

## Daniel Mange

Le professeur aimerait que le rail suisse se dote de lignes grande vitesse. **Pages 6-7**



## Journée de la branche VPT Navigation

Le SEV demande à l'OFT de retirer ses directives disproportionnées relatives aux cordes d'amarrage beaucoup trop lourdes. **Page 5**

**Page 5**



## 100<sup>e</sup> Brenscino

En cette année de jubilé, les membres SEV ont droit à un méga-rabais. **Page 20**

## Initiative dite « Minder »

# Oui, contre les abus

**Le 3 mars prochain, nous voterons sur l'initiative « contre les rémunérations abusives ». Le SEV recommande le «oui».**

L'autorégulation n'a pas fonctionné, il

faut donc un cadre légal plus strict concernant les rémunérations des top-managers en Suisse. C'est ce que propose l'initiative dite «Minder», qui interdit notamment les fameux parachutes dorés et les Golden Hello.

Si l'initiative venait à être refusée, c'est le contre-projet, dont la campagne est orchestrée par Economiesuisse, qui passerait la rampe.

**Pages 10 à 12**



Malgré une campagne à coup de millions d'Economiesuisse, le « oui » semble l'emporter pour l'instant dans les sondages.

## ÉDITO

### La libéralisation, c'est pas bon

Le SEV ne se laissera jamais de faire savoir aux responsables du rail européen que si le système ferroviaire suisse marche bien, c'est parce que c'est un système intégré qui n'est pas compatible ni avec la séparation entre exploitation et infrastructure, ni avec la libéralisation du rail. Au contraire, sur un réseau saturé comme le nôtre, aucune véritable concurrence n'est possible. Un réseau très dense et un horaire cadencé très serré ne peuvent bien fonctionner que si tous les partenaires travaillent main dans la main et non pas en étant en situation de concurrence. L'expérience montre qu'en Europe, les mises au concours du trafic voyageurs imposées par la libéralisation se font au détriment des travailleurs. Par ailleurs, il est illusoire de croire que la libéralisation du trafic voyageurs soulagera le porte-monnaie du contribuable. C'est donc avec satisfaction que notre syndicat a appris que l'Union européenne a repoussé la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation (lire page 4). Grâce à ce succès, nous espérons que la libéralisation du trafic voyageurs soit également mise en veilleuse. Si l'Europe souhaite copier le système ferroviaire helvétique, elle doit comprendre que la libéralisation n'est vraiment pas la bonne solution.

**Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV**

## Pour des salaires décents

Les Jurassiens voteront le 3 mars sur une initiative lancée par la Jeunesse socialiste, intitulée « Un Jura aux salaires décents ». Le texte vise à créer une base légale pour instaurer des salaires minimaux dans les branches économiques et les entreprises non signataires d'une CCT. Interview du président du comité d'initiative dans ce journal.

**Page 2**

## « Je travaille dans les transports publics, j'aime bouger »

### T-shirt SEV pour le sport

Les membres de notre syndicat qui pratiquent du sport et qui désirent acquérir le T-shirt SEV sont priés de remplir le bon de commande qui se trouve à l'intérieur de ce numéro. La sédentarité, c'est pas bon pour la santé. Il faut bouger. Faire du sport c'est bien, avec le T-shirt SEV c'est mieux!

**Page 16**



## EN VITESSE

## CP CFF

■ La Caisse de pensions CFF (CP CFF) a réalisé en 2012 un rendement des placements de 7,44 % et dépasse ainsi le benchmark pertinent de 0,51 %. Compte tenu de l'évolution générale des taux d'intérêt, le conseil de fondation n'exclut toutefois pas une nouvelle adaptation des bases techniques, raison pour laquelle une provision de 400 millions de francs a été créée à la fin de l'année. Malgré cette provision, le degré de couverture s'améliore et s'élève à 99,1 %.

## CEVA

■ La Suisse et la France ont paraphé vendredi 1<sup>er</sup> février à Genève la nouvelle Convention bilatérale relative à la ligne ferroviaire entre la gare des Eaux-Vives à Genève et celle d'Annemasse dans le cadre du projet CEVA. Elle définit les rôles des acteurs étatiques de part et d'autre de la frontière dans la planification, la construction et l'exploitation de cette infrastructure. La Convention doit encore être soumise au Conseil fédéral puis au Parlement avant d'entrer en vigueur.

## Bâle - Mulhouse

■ C'est fini pour Lufthansa Technik Switzerland à l'Aéroport de Bâle-Mulhouse. Le Syndicat SEV-GATA regrette la suppression d'emplois mais reconnaît la volonté de l'entreprise pour tenter de sauver des places de travail. SEV-GATA a réussi à trouver des solutions convenables pour beaucoup de personnes concernées. «La fin était inévitable», fait remarquer Philipp Hadorn, président de SEV-GATA et secrétaire syndical du SEV. L'annonce de Lufthansa Technik Switzerland (LTSW) début janvier était un indice clair que l'entreprise ne voyait plus aucune perspective. Durant la période qui a mené LTSW au naufrage, SEV-GATA s'est toujours battu pour les requêtes du personnel et a réussi à obtenir de l'entreprise qu'elle aille au-delà de son offre initiale.

## « Un Jura aux salaires décents »

## Assurer un niveau de vie décent à tous les Jurassiens

**Les Jurassiens voteront le 3 mars sur une initiative qui demande d'instaurer un salaire minimum chiffré dans toutes les branches économiques et entreprises du canton.**

Loïc Dobler, secrétaire politique du Parti socialiste jurassien et secrétaire de la jeunesse Syndicom, préside le comité d'initiative. Il répond à nos questions.

■ **contact.sev:** Vous préconisez un salaire minimum différent selon les branches économiques, équivalent à un pourcentage du salaire national médian de la branche concernée. Le Gouvernement jurassien rétorque que cela est difficile à mettre en place et juridiquement discutable. Pourquoi ne pas avoir tout simplement demandé un salaire minimum identique pour tous ?

**Loïc Dobler:** Le fait de demander un salaire minimum d'une branche à l'autre part simplement du constat que les réalités économiques des différentes branches ne sont pas



Loïc Dobler est le président du comité d'initiative.

les mêmes. Il est difficile d'exiger le même salaire minimum d'une entreprise horlogère que d'une entreprise dans l'industrie des machines-outils. Quant à la position du Gouvernement jurassien, elle démontre surtout un manque de volonté politique. Il ne suffit pas d'indiquer dans un programme de législature que les salaires sont trop bas dans le Jura pour que cela change. Il faut à un moment donné oser agir. La complexité de la mise en œuvre est toute relative. L'Office fédéral de la statistique détaille chaque année les salaires moyens de toutes les branches.

■ **Nous allons bientôt voter sur l'initiative nationale sur**

les salaires minimums qui fixe le principe d'un salaire minimal national légal d'un montant de base de 22 francs de l'heure. Pourquoi ne pas attendre cette votation-là avant d'entreprendre quelque chose au niveau jurassien ? Cette initiative nationale ne pourrait-elle pas se révéler plus efficace ?

Il convient tout d'abord d'indiquer que l'initiative «Un Jura aux salaires décents» a été lancée par la Jeunesse socialiste et progressiste jurassienne (JSPJ) en 2008. Soit bien avant le lancement de l'initiative nationale. L'idéal est bien entendu une harmonisation au niveau national. Il paraît néanmoins à ce stade impossible de spéculer sur une acceptation de l'initiative nationale. La situation dans le canton du Jura est grave avec, dans les cas les plus extrêmes, des salaires en dessous de 2000 francs pour une activité professionnelle à 100 %. Il faut agir et vite !

■ **Les opposants estiment que votre initiative mettrait en difficulté les entreprises, en particulier dans une région périphérique comme le canton du Jura. Une telle initia-**

**tive a été acceptée par le peuple neuchâtelois en 2011, savez-vous s'il y a eu de telles conséquences ?**

L'initiative acceptée dans le canton de Neuchâtel a introduit la notion de salaire minimum dans la Constitution neuchâteloise. Un tel principe existe déjà dans le canton du Jura. Nous demandons maintenant une application légale de ce principe. Le canton du Jura n'est pas un pays en voie de développement. Nous sommes un canton qui fait partie intégrante de l'un des pays les plus riches au monde. Pour quelles raisons un horloger jurassien gagnerait-il moins qu'un horloger neuchâtelois pour le même travail ?

■ **Etes-vous confiant ?**

Il est difficile de pronostiquer un quelconque résultat. Ce d'autant plus que les adversaires de l'initiative semblent vouloir axer leur campagne en jouant sur la peur des citoyens. Notamment en comparant notre initiative avec le SMIC français, quand bien même notre solution est tout autre puisque basée sur des éléments statistiques.

*Propos recueillis par  
Henriette Schaffter*

## L'USS soutient une pétition contre le creusement d'un deuxième tube routier

Non au 2<sup>e</sup> tube au Gothard

Le tunnel routier existant du Gothard doit faire l'objet d'une réfection. C'est pourquoi le Conseil fédéral propose d'en profiter pour faire creuser un deuxième tube, afin de permettre le trafic automobile nord-sud durant les travaux. A cause de l'importante opposition suscitée par ce projet, il veut ancrer ses plans dans la loi de manière à ce qu'après la fin des travaux d'assainisse-

ment, seule une voie soit en service dans chaque sens de la circulation. En construisant ce deuxième tube, le Conseil choisit de fuir en avant, favorisant du coup le lobby automobile, au lieu de mettre à profit cette opportunité de la réfection du tunnel pour le transfert du trafic vers le rail. Jusqu'à ce jour, aucun des objectifs fixés par la loi pour limiter le trafic poids lourd à travers les Alpes

n'a été atteint. Qui plus est, la Confédération investit des milliards dans l'infrastructure ferroviaire, le tunnel de base du Gothard sera ouvert environ en 2016 et le plafond du tunnel ferroviaire à travers les Alpes a été logiquement relevé à 4 mètres. Le ferroutage durant les travaux de réfection du tunnel routier reviendrait en outre moins cher que la construction d'un deuxième tube et ferait

passer le bon message écologique.

La procédure de consultation relative à l'assainissement du tunnel du Gothard court jusqu'au 21 avril 2013. «L'initiative des Alpes» est opposée à la construction d'un deuxième tube routier au Gothard et recueille des signatures pour une pétition :

[www.initiative-des-alpes.ch](http://www.initiative-des-alpes.ch)

*Dore Heim, USS/fq*

Conflit social à l'Hôpital de La Providence à Neuchâtel

# Touche pas à ma CCT!

**Vendredi 8 février, des actions ont eu lieu devant plusieurs cliniques du groupe GSMN SA (Genolier) de Suisse romande et du Tessin, notamment devant le siège à Genolier afin de manifester le soutien aux grévistes neuchâtelois.**

En 2012, le groupe de cliniques privées GSMN SA (Genolier) a annoncé son intention de racheter l'exploitation d'un hôpital à Neuchâtel, l'Hôpital de La Providence. En même temps, GSMN SA a exigé que l'Hôpital de La Providence dénonce la convention collective de travail (CCT 21). Dans le canton de Neuchâtel, c'est cette convention qui règle les conditions de travail de toutes et tous les salarié-e-s du secteur de la santé subventionné par l'Etat. Ce rachat s'inscrit dans une politique de rentabilité: le groupe GSMN cherche à s'approprier les prestations hospitalières les plus rentables (orthopédie, ophtalmologie, dialyse), laissant au secteur public les prestations qui ne rapportent rien ou peu. Mais GSMN exige que l'Etat continue de subventionner La Providence. L'argent public devrait donc servir à enrichir des actionnaires?

## Une grève légitime

Le personnel de La Providence s'est opposé au démantèlement des conditions de travail, il a demandé le respect de la CCT 21, le maintien des postes de travail et la non-externalisation d'une partie des services. Afin de faire valoir leurs droits, une trentaine de salariés se sont mis en grève depuis le 26 novembre 2012, soutenus par les syndicats SSP et Syna. Malgré les pressions, les menaces, le séquestre de leur tente le 26 décembre, les grévistes n'ont cessé de réclamer une application juste et légitime des droits syndicaux, le maintien de la CCT 21, des postes de travail, la non-externalisation des services et le respect de l'arrêté cantonal de novembre 2011.

## Des licenciements injustifiés

Après une pétition munie de plus de 1100 signatures, une multitude d'interventions au Grand Conseil, plusieurs manifestations de rue, dont une qui a réuni plus de 1000 personnes le samedi 26 janvier à Neuchâtel, le 31 janvier 2013, l'Hôpital de La Providence a convoqué les grévistes les uns après les autres pour les contraindre à reprendre leur travail, à défaut de quoi ils et elles seraient licencié-e-s. 22 grévistes ont refusé, 22 grévistes ont été licencié-e-s avec effet immédiat lundi 4 février

## MANIF

**Samedi 16 février: grande manif de soutien aux employés et employées de La Providence**

**Rendez-vous à 10 h 30 sur la place de la Gare de Neuchâtel.**

**A 11 h: départ du cortège.**

2013. Or, le droit de grève est garanti par la Constitution fédérale, la Constitution neuchâteloise et par les conventions internationales. Il est inadmissible qu'un employeur qui licencie puisse rester sur la liste hospitalière et qu'il reçoive des subventions. Ces licenciements doivent être annulés!

## Une brèche dangereuse

Si GSMN arrive à faire plier les autorités neuchâteloises, c'est l'entier du personnel de santé neuchâtelois qui risque à terme de perdre la CCT 21, mais c'est aussi un feu vert pour le démantèlement des conventions collectives de travail.

Nos impôts et nos primes d'assurance-maladie ne doivent pas servir à rétribuer les actionnaires de GSMN, mais bien à soigner les patients, que leur maladie soit rentable ou non!

SSP



Nos impôts et nos primes d'assurance-maladie ne doivent pas servir à rétribuer les actionnaires.

## CARNET DE BORD

# Les dangereux jeux de rôle

« C'est un chouette type dans le privé, au travail, c'est un requin ! » Ce propos est bien entendu caricatural. Un peu seulement, car cela dit quelque chose dont nous oublions d'avoir conscience: notre vie est partitionnée, nous vivons dans des espaces qui semblent clos les uns aux autres. Nous ne mélangeons pas vie professionnelle et vie familiale, pas plus que notre engagement dans une association humanitaire et notre passion pour le tango. Cet aimant et tendre père de famille qui joue dans le parc devient, un peu plus tard dans la journée, un redoutable planificateur qui ne veut rien entendre des problèmes de garde d'enfant d'une de ses employées; cette amusante voisine de table, pleine d'esprit et de sensibilité est une RH qui ne comprend pas le désarroi d'un employé le lendemain; ce médecin empathique s'avère, dans ses relations amoureuses, un Don Juan sans cœur; cette taxatrice des impôts est, quelques jours par an, une comédienne éblouissante. Ces exemples, je les connais tous personnellement et je me demande comment nous en sommes venus à un monde aussi fractionné et incohérent. Car comment, dans ces divers rôles, essayer d'être sans cesse en accord avec qui l'on est, comment être cohérent avec ses idées alors qu'on applique des recettes qui vont à leur rencontre au jour le jour? Dans des rôles où les valeurs changent et s'adaptent à des finalités qui ne nous paraissent pas respectables?



Que penserait notre fils, notre fille à nous voir ainsi intraitable, saurait-il reconnaître son papa tendre et drôle? Que penserait notre partenaire de tango en nous voyant réprimander un collaborateur dont l'uniforme n'est pas impeccable? De fait, aucun de nous n'accepte cette situation de gaieté de cœur, mais nous avons toutes et tous des techniques, des manières de supporter. Nous finissons par accepter de faire le « sale boulot », de devenir un autre, parce que cela est circonscrit à une partie de notre vie. Nous en venons à désinvestir les domaines où nous devons mentir sur notre morale, nous en venons à nous dire que ce n'est plus notre problème. Cela nous met pourtant dans une situation psychique périlleuse: nous faisons l'expérience que notre peur d'être victime fait de nous un lâche, qui ne proteste pas, voire qui « collabore ».

Certains, du reste, préfèrent rester du côté de la force et penser que les plus démunis, notamment face aux exigences du travail, ceux qui n'apprennent pas assez vite, ceux qui sont au chômage, ne sont pas assez forts et qu'il n'est pas nécessaire de s'en préoccuper. Et l'on sait les dangers de cela.

Une alternative? Car c'est bien là que l'on voudrait voir de la lumière, dans une autre manière de faire qui intègre les difficultés et les exigences de l'emploi aujourd'hui avec l'épanouissement et l'expérience de soi que l'on fait dans le travail. Certains trouvent une voie, comme réduire son temps de travail pour en passer plus avec ses enfants, suivre une formation pour un métier dont on rêvait, accepter un emploi moins bien payé qui fait plus de sens. La médecine du travail le démontre: un travailleur qui aime son travail et s'y sent reconnu est moins malade, un individu en accord avec sa vie est en meilleure santé!

Valérie Solano

## Retrouver le goût du rail en ville

Dans toute l'Europe, le tram fait un retour en force. De Bergen en Norvège où l'on réinstalle les rails arrachés dans les années septante à Turin où les Jeux Olympiques de 2006 ont donné le signal de la rénovation, le tramway connaît un véritable âge d'or. En France, Strasbourg a montré la voie, inaugurant en 1994 les deux premières lignes de son réseau qui en compte désormais cinq reliant pratiquement tous les quartiers. Désormais, une trentaine de villes, d'Angers à Valenciennes, ont [r]établi le tram, le plus souvent en site propre. En Suisse aussi, où Bâle, Berne et Zurich ont montré une belle fidélité au tram, de nouvelles lignes sont aménagées à grands frais, dans les vallées de la Glatt et de la Limmat, du côté de Berne Ouest, en ville de Genève. Des réflexions et projets sont en cours notamment dans trois villes qui ont supprimé le tram dans les années cinquante ou soixante: Winterthur, Lugano et Lausanne, qui remplacerait ainsi la ligne de trolley desservant Renens.

En Amérique latine aussi, les transports publics urbains font leur mue. Les lignes de bus articulés en site propre ont révolutionné les transports publics urbains à Curitiba (Brésil) et à Bogota (Colombie), tentent d'en faire autant à Mexico alors que Medellín (Colombie) signe son dynamisme par l'aménagement d'un réseau de transports combinés et modernes, comprenant un tram aérien. Ce genre de télécabine urbain, on le retrouve depuis 2011 à Rio de Janeiro, où il dessert les



zones les plus escarpées et deshéritées de la ville organisatrice des JO de 2016.

L'Amérique centrale n'est pas en reste. S'agissant de tramway et de résumé de l'histoire du rail urbain, San José, capitale du Costa Rica, offre un exemple particulièrement significatif. Voilà un pays où, comme dans tant d'autres d'outre Atlantique, les transports ferroviaires, aménagés le plus souvent par les Anglais ou d'autres Européens, ont mal vieilli, faute d'entretien et par manque de tradition locale, surtout pour le trafic voyageurs. Au point que toute exploitation a cessé au début des années 1990 sur le réseau costaricien, relativement développé à travers le pays mais laissé à l'abandon.

Le renouveau du train à voie étroite, en zone métropolitaine en particulier, porte un nom, celui de Miguel Carabaguíaz. C'est en 2005 que cet industriel et ancien ministre de l'économie, ne connaissant rien au domaine ferroviaire, est devenu le président exécutif d'une société alors quasiment fantôme, l'Institut costaricien des chemins de fer (INCOFER). Avec une conviction, un courage et une obstination exemplaires, il a remis en exploitation un tronçon après l'autre au fil des années, faisant circuler des locomotives et wagons à peine en état de rouler mais jouant l'effet de démonstration-persuasion dans les quartiers de la capitale. Les voyageurs, d'abord sceptiques ou amusés, se sont laissés convaincre. Enfin, le gouver-

nement a fini par consentir de quoi acheter une petite série de convois mis en service l'an dernier.

Regroupant plus du tiers de la population du pays, l'agglomération de San José n'imagine plus son avenir sans le réseau ferroviaire dont le développement est expressément prévu par le récent plan d'urbanisme. Certes, les autorités et les habitants ont compris que l'augmentation continue du trafic motorisé rendait la circulation et la vie de jour en jour plus difficiles, pour ne rien dire de la pollution de l'air, élément sensible au pays qui se veut le champion de la biodiversité et de la qualité de l'environnement naturel.

Certes l'obstination du président-directeur général et ses modestes ressources personnelles n'auraient pas suffi à réanimer une société et une activité que tout le monde donnait pour également mortes. Il a su faire partager son enthousiasme, en premier lieu par le personnel de l'INCOFER. Il a démontré le pouvoir de conviction de ceux qui incarnent des solutions raisonnables et leur capacité d'induire les changements auxquels personne ne semble croire. Combien d'inventeurs et de travailleurs pour une société meilleure n'ont-ils pas d'abord passé pour des illuminés?

Il y a moins d'une semaine, Miguel Carabaguíaz a confirmé qu'il n'était pas candidat pour l'opposition de gauche aux prochaines élections à la présidence de la République du Costa Rica où le vraient bien même ceux qui se moquaient de lui il y a pas si longtemps encore.

Yvette Jaggi

### ■ 4e paquet ferroviaire de l'UE avec ses atouts et ses faiblesses

#### Succès pour les chemins de fer intégrés

Le 4e paquet ferroviaire mis en route le 30 janvier par la commission européenne contient des éléments positifs et négatifs: Alors que le SEV prend connaissance avec grande satisfaction que l'engagement pour des chemins de fer intégrés a eu du succès, il se dit par contre très préoccupé des intentions affichées de libéraliser l'ensemble du trafic voyageurs. Ceci entraînerait des désavantages massifs pour le personnel des transports. Depuis des années, le SEV s'engage avec les syndicats partenaires des pays limitrophes et les com-

pagnies de chemins de fer pour que l'Union européenne continue d'autoriser les chemins de fer dits intégrés. Les CFF constituent le meilleur exemple de chemins de fer intégrés puisqu'ils englobent sous le même toit l'infrastructure, le trafic voyageurs et le trafic marchandises. Ils sont un modèle du genre dans le monde entier. «A Bruxelles le combat contre la libéralisation a été long», fait remarquer Giorgio Tuti, président SEV. L'Union européenne a décidé aujourd'hui qu'elle continuait de juger une séparation des do-

maines comme la solution adéquate mais qu'elle autorisait toujours les entreprises intégrées.

Sa décision de vouloir complètement libéraliser le trafic voyageurs jusqu'en 2019 est donc d'autant plus curieuse. «La concurrence au sein du rail ne favorise pas le transfert du trafic de la route au rail mais entraîne une perte de qualité des places de travail» résume Giorgio Tuti en prenant l'expérience du trafic marchandises. «Nous continuerons à nous engager dans la lutte contre la concurrence dans le trafic voyageurs, car ceci n'a simplement pas de sens sur le réseau suisse avec la densité de son trafic, l'horaire cadencé et les titres de transports unifiés.»

Journée de la branche Navigation : l'OFT doit retirer ses directives disproportionnées

# Une histoire de cordes

**L'Office fédéral des transports (OFT) prescrit des cordes plus solides aux entreprises de navigation, selon le règlement de la navigation internationale sur le Rhin. Mais ces cordes ont été testées et se sont révélées non satisfaisantes, voire dangereuses.**

La Société de navigation sur le lac des Quatre-Cantons (SGV), par exemple, utilisait jusqu'à présent des câbles en acier de 10 mm pour attacher les grands bateaux, qui résistaient à une pression de 60 kilonewtons (6 tonnes). L'OFT, dans son ordonnance sur la construction et l'exploitation de bateaux et d'installations des entreprises de navigation publiques, a décrété (article 37) que les cordes des gros bateaux devaient maintenant supporter jusqu'à 160 kilonewtons. Les câbles en acier doivent maintenant mesurer 16 mm de diamètre. «Un câble de 15 mètres de long pesait alors 4,8 kg, maintenant il pèse 14,5 kg. C'est trop lourd pour le jeter», a expliqué Michel Scheurer, chef de la production à la SGV, le 30 janvier lors de la journée de branche VPT Navigation, journée qui



Les délégués n'ont pas discuté que de cordes ! Ils ont évoqué la situation économique de leurs entreprises de navigation, les conditions d'engagement et de travail, le partenariat social, l'implication du personnel dans les affaires, la gestion des plaintes, le marketing, etc.



s'est déroulée sur le «Gotthard» à Lucerne. Scheurer fait partie du «groupe de travail Cordage» qui cherche une solution à ces problèmes de cordes sur mandat de la navigation suisse (VSSU).

**Gros bateaux : pas de solution**  
La SGV a testé douze cordes

de différents matériaux, a expliqué Scheurer. Aucune d'entre elles ne s'est révélée fonctionnelle : les cordes en chanvre et en plastique ayant la force de traction nécessaire sont difficiles à manier, car trop grosses ou trop rigides. D'autres n'adhèrent pas suffisamment à la borne et glissent. Toutes les cordes tressées deviennent trop lourdes une fois mouillées. De plus, certains matériaux sentent très mauvais et sont très coûteux. Des solutions acceptables ont été trouvées pour les petits bateaux, mais pas pour les grands. Seule la délégation du lac de Constance a estimé qu'on pouvait accepter ces câbles en acier de 16 mm, là où on ne doit pas les jeter très loin. Mais par vent fort, certains lieux d'accostage devraient alors être évités.

**Navigation sur le Rhin : c'est différent**

Les autres délégations partagent totalement l'avis de

Scheurer. Des cordes peu maniables ne sont pas adéquates pour la navigation suisse, où l'on doit accoster très souvent. «Sur le Rhin, on ne doit pas accoster toutes les 10 minutes et on a davantage de temps à disposition pour le faire», a commenté un participant. «L'OFT ne peut pas simplement copier l'ordonnance à propos de la navigation sur le Rhin!» Les conditions sont également différentes, complète un collègue. Par exemple, sur le lac d'Uri, le fœhn souffle très fort 40 à 50 jours par année.

**Bénéfices discutables**

Lors de la discussion, on a remis en question l'utilité de tels cordes. Le changement d'ordonnance serait une réaction disproportionnée à un accident (corde brisée) il y a 10 ans sur un bateau du lac de Thoune. Mais ce bateau-dragon était très vulnérable au vent. Le personnel avait demandé que l'équipage soit plus fourni, malheureusement en vain. Plus

ieurs participants à l'assemblée ont critiqué le fait que l'OFT ne veille pas suffisamment à ce que le personnel à bord soit suffisant, ce qui est essentiel.

**Nouveaux risques**

Des cordes plus solides amènent d'autres dangers : un poteau ou une borne peuvent être arrachés. Des cordes plus lourdes peuvent augmenter aussi le danger d'accident pour le personnel. Le «groupe de travail Cordage» a réussi à faire repousser le délai d'introduction de cette mesure au début 2014. Des discussions sont prévues ce mois-ci, avec la participation du service d'enquête sur les accidents et du bureau de prévention des accidents. L'assemblée a été unanime sur le fait qu'il faut faire pression sur l'OFT s'il s'obstine.

## Il y a pression sur les salaires

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, Olivier Barraud, secrétaire syndical responsable de la branche Navigation et Gilbert D'Alessandro, président central VPT, ont écouté attentivement les délégués issus de 12 entreprises de navigation différentes. Dans une majeure partie d'entre elles, la caisse de pension doit encore être assainie, ce qui rend les négociations salariales difficiles. Dans de nombreux endroits, le personnel doit continuer à verser des cotisations d'assainissement. Il n'y a pas eu d'augmentation salariale dans les sociétés de navigation du lac de Lugano et du lac Majeur, qui luttent contre de gros problèmes financiers. Sur le lac de Zurich non plus : la société de navigation, qui n'a toujours pas de CCT, n'a pas pu financer les requêtes salariales, malgré le succès qu'elle connaît auprès du public. Il y a eu une hausse modérée générale dans quelques entreprises (lac de Constance, lac des Quatre-Cantons, lac Inférieur et Rhin et Mouettes genevoises, grâce à la CCT 2011) et/ou une prime unique (CGN, LNM, lac des Quatre-Cantons).

Fi/Hes

Daniel Mange, professeur honoraire de l'EPFL et chantre de la grande vitesse ferroviaire



« La splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle: la beauté de la vitesse. » Citation de l'écrivain italien Filippo Tommaso Marinetti que Daniel Mange (photo) a placée en exergue de son livre consacré à la grande vitesse ferroviaire.

# Plaidoyer pour la vitesse ferroviaire

**Le professeur Daniel Mange plaide pour des trains à grande vitesse en Suisse. Il déplore le manque d'ambition des projets de l'OFT et des CFF. Son livre « Plan Rail 2050 » fait débat au sein du monde ferroviaire helvétique et de la classe politique.**

■ **contact.sev: Pourquoi plaidez-vous pour la vitesse ferroviaire ?**

**Daniel Mange:** Parce que je rêve d'une Suisse qui soit pleinement intégrée au réseau eu-

ropéen à grande vitesse, avec des dessertes rapides entre les principales villes de notre pays.

■ **Mais il y a les TGV qui arri-**

**vent de France, les ICE d'Allemagne...**

Oui, mais à l'intérieur de notre pays il n'y a pas de véritable réseau grande vitesse. Il y a le tronçon Mattstetten-Rothrist

où l'on peut rouler à 200 km/h et le tunnel de base du Lötschberg (ainsi que le futur tunnel de base du Gothard) où l'on peut faire des pointes de 250 km/h. Malheureusement, le potentiel de ces tronçons n'est pas suffisamment exploité.

■ **Que préconisez-vous ?**

Pour faire court, une ligne grande vitesse ouest-est Genève-St-Gall et une ligne grande vitesse nord-sud Bâle-Chiasso.

■ **Qu'est-ce que vous proposez pour atteindre cet objectif ?**

Le « Plan Rail 2050 » développé dans notre livre est compo-

de l'horaire cadencé coordonné comme le préconise Rail 2000, mais en plus rapide.

■ **Quid de la fréquence ?**

Cette étape recherche à moyen terme (horizon 2030) la fréquence au quart d'heure sur les tronçons les plus chargés. C'est l'étape qui correspond grosso modo au programme de la Confédération FAIF-PRODES (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire – Programme de développement stratégique de l'infrastructure).

■ **Enfin, troisième étape, la vitesse.**

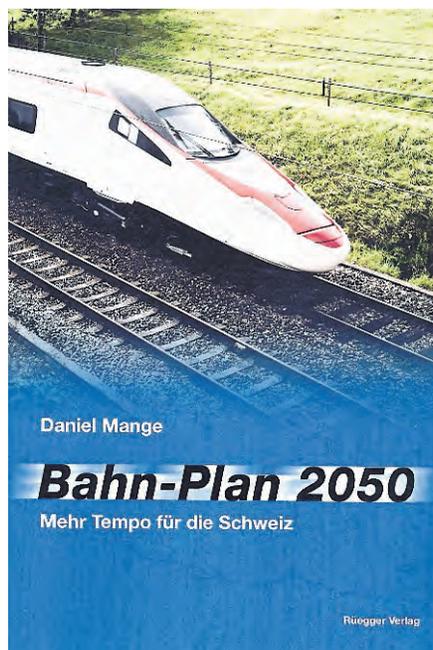
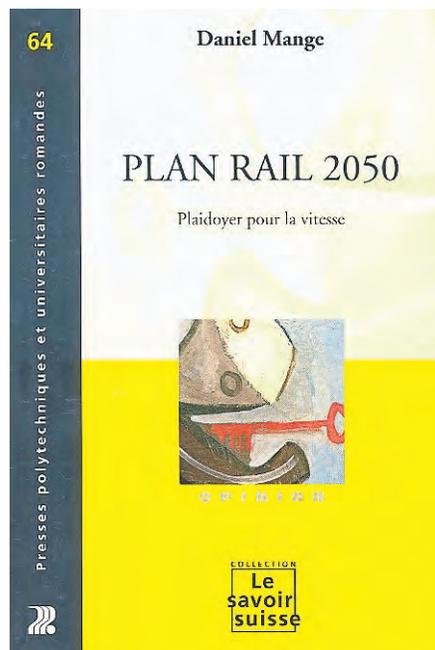
C'est notre horizon 2050. Il faut aménager deux corridors

## Un ouvrage de référence

L'édition romande de « Plan Rail 2050 » est sortie en 2010 aux Presses polytechniques et universitaires romandes, tandis que l'édition allemande a paru en 2012 chez Rüegger Verlag. Daniel Mange a écrit ce livre en collaboration avec une dizaine de co-auteurs pour l'édition romande

et une quinzaine pour l'édition allemande. « Entre les deux éditions, plus de deux années se sont écoulées, FAIF a passé par là, il a fallu faire une mise à jour », relève le professeur. L'édition allemande a été préfacée par Ulrich Gygi. Le président du conseil d'administra-

tion des CFF souligne la pertinence des arguments avancés dans cet ouvrage de référence, mais il déplore que les auteurs n'aient pas suffisamment tenu compte de la réalité financière, fortement conditionnée par les restrictions budgétaires.



« Je rêve d'une Suisse qui soit pleinement intégrée au réseau européen à grande vitesse, avec des dessertes rapides entre les principales villes de notre pays. »

se de trois étapes: cadence, fréquence, vitesse.

■ **Commençons par la cadence.**

Cette étape, c'est l'étape à court terme (horizon 2020) qui correspond au programme ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur: développement futur de l'infrastructure ferroviaire). Elle vise l'objectif

(ouest-est et nord-sud) où les trains rouleraient à 250 km/h qui est la vitesse de référence indiquée par l'Office fédéral des transports pour les lignes suisses à grande vitesse. Donc, comme vous pouvez le constater, nos trois étapes – cadence, fréquence, vitesse – on ne les fait pas tomber du ciel, elles correspondent à l'agenda officiel ZEB et FAIF-



Pour le professeur Daniel Mange, la grande vitesse ferroviaire améliorerait la cohésion nationale : Bâle ne serait plus qu'à 1 h 35 de Chiasso et Zurich à 1 h 20 de Genève.

PRODES, ainsi qu'aux indications de l'OFT : nous demandons juste la mise en œuvre de la grande vitesse.

■ **Alors, concrètement, qu'est-ce qu'il faudrait faire en plus de ce que prévoit l'agenda officiel pour que la Suisse soit dotée de ces deux corridors à grande vitesse ?**

Il faut construire une ligne à haute vitesse entre Genève et Lausanne (qui éviterait aux trains de franchir 22 gares et 60 aiguillages) et une ligne à haute vitesse entre Roggwil et Altstetten (pour éviter les nœuds d'Olten et d'Aarau comme le préconise le comité Rail 2000 Plus). Le trafic sur ces deux tronçons est excessivement surchargé et ne permet pas la grande vitesse.

■ **La grande vitesse a un coût très élevé, comment pensez-vous la financer ?**

C'est utile de faire un petit

rappel historique. Le premier tunnel ferroviaire du Gothard a été construit il y a plus de 140 ans essentiellement avec des capitaux allemands et italiens. Il existe par exemple la Banque européenne d'investissement qui a pour but précisément de financer les importants travaux d'infrastructure. Le partenariat public/privé est une clé pour les grands travaux.

■ **Comment l'idée d'écrire « Plan Rail 2050 » vous est-elle venue ?**

En 2008, j'ai découvert par hasard une étude commanditée par les CFF pour un projet de construction d'une ligne à

« **Aujourd'hui, les responsables du rail helvétique, le Conseil fédéral, les CFF et l'OFT en tête, manquent de vision. Les projets ZEB, FAIF-PRODES ne visent qu'à désengorger le réseau. La grande vitesse est malheureusement ignorée.** »

grande vitesse entre Lausanne et Genève. Cette étude date de 1975... Cela a été l'élément détonateur de « Plan Rail 2050 ». Aujourd'hui, les responsables du rail helvétique, le Conseil fédéral, les CFF et l'OFT en tête, manquent de vision. Les projets ZEB, FAIF-PRODES ne visent qu'à désengorger le réseau. La grande vitesse est malheureusement ignorée, alors qu'elle serait un formidable facteur d'intégration pour la Suisse et elle nous rapprocherait des grandes villes européennes. Cette vision me crève les yeux !

Interview : Alberto Cherubini

## BIO

### Le rail, l'informatique et la biologie : même logique !

Fils et petit-fils d'ingénieurs, Daniel Mange est né le 19 juillet 1940 à Lausanne. Très jeune, il se passionne pour le chemin de fer. Agé d'à peine 14 ans, il crée la publication « Modéliste, le petit journal qui va grand train » et devient correspondant romand pour la revue française « La Vie du Rail ». En 1964, il décroche le diplôme d'ingénieur électronicien et en 1968 il soutient sa thèse de doctorat consacrée aux techniques digitales. En 1969, il est nommé professeur d'informatique à l'EPFL. En 1987, il part enseigner à l'Université de Stanford en Californie. Outre le chemin de fer et l'informatique, Daniel Mange se passionne pour la biologie. Il rêve de fabriquer des robots qui imitent le fonctionnement des êtres vivants. Cette trilogie train/informatique/biologie a servi de trame à sa leçon d'adieu à l'EPFL en 2005. « Il existe une relation très profonde entre les trains, l'informatique et la biologie : le train part d'une voie unique qui s'ouvre en deux à la première aiguille, il choisit d'aller soit à droite soit à gauche puis de deux en deux le faisceau s'élargit jusqu'à ce que le wagon arrive à destination. L'informatique est également une succession de choix binaires et l'ADN une succession de gènes. »

Aujourd'hui professeur honoraire de l'EPFL, Daniel Mange est secrétaire de la section vaudoise de la CITRAP (Communauté d'intérêts pour les transports publics). En plus de l'avenir de la grande vitesse en Suisse, CITRAP-Vaud se bat, entre autres, pour le retour du tramway à Lausanne.

Daniel Mange vit avec son épouse à St-Sulpice. Le couple a un fils qui est établi à Berlin. Le professeur s'est remis au modélisme : « Je suis en train d'automatiser mes aiguillages avec une application sur iPad. »

Le quatrième paquet ferroviaire européen a été accepté, avec ses atouts et ses faiblesses

# Le rail ne doit pas être un jouet de luxe !

**La Commission européenne a annoncé fin janvier avoir adopté un vaste paquet de mesures destiné à améliorer la qualité des services ferroviaires en Europe et à diversifier l'offre.**

De nombreux marchés ferroviaires européens connaissent la stagnation, voire le déclin. La Commission européenne propose des mesures visant à encourager une innovation accrue dans le secteur ferroviaire de l'UE. Ces propositions doivent encore être approuvées par le Parlement européen et les gouvernements des Etats membres.

## Carrefour majeur

Siim Kallas, vice-président de la Commission européenne chargé des transports, a déclaré : « Les chemins de fer européens se rapprochent d'un carrefour majeur. Face à la stagnation ou au déclin de nombreux réseaux ferrés d'Europe, l'alternative est simple. Soit nous prenons les décisions difficiles qui sont nécessaires pour restructurer le secteur ferroviaire européen, soit nous empruntons l'autre chemin, qui consiste à se résigner à un glissement irréversible vers une Europe dans laquelle les chemins de fer ne seront plus qu'un jouet de luxe pour quelques Etats prospères, hors de portée de la plupart des autres eu égard à la raréfaction des financements publics. »

Les propositions se concentrent sur quatre domaines :

- Réduction des coûts administratifs : l'Agence ferroviaire européenne deviendrait un « point de contact unique » chargé pour l'ensemble de l'UE de la délivrance des autorisations de mise sur le marché des véhicules et de la certification en matière de sécurité des opérateurs.

- Ouverture, à partir de dé-



Une délégation du SEV s'était rendue à Bruxelles le 24 mai 2011, pour protester contre la libéralisation croissante dans l'UE.

cembre 2019, de toutes les lignes nationales de transport de voyageurs aux nouveaux entrants et prestataires de services. Une entreprise ferroviaire sera habilitée à fournir des services de transport de voyageurs par rail partout dans

l'UE. Seules les entreprises ferroviaires indépendantes des gestionnaires disposeront de l'accès immédiat au marché intérieur du transport de voyageurs. Les holdings nationales devront quant à elles montrer patte blanche, c'est-à-dire con-

## QUELQUES CHIFFRES

Le secteur ferroviaire emploie **800 000 travailleurs dans l'UE**. Le rail est vital pour le fonctionnement de l'économie européenne. Plus de 8 milliards de mouvements de voyageurs sont effectués chaque année par rail. Le rail représente en Europe environ **10% du trafic total de marchandises**. Les autorités publiques investissent chaque année des sommes énormes dans le secteur ferroviaire. Celui-ci a reçu en 2009 environ 46 milliards

d'euros de subventions. Ce type de financement public tend à décroître. L'Europe doit relever des défis majeurs dans le domaine des transports : une demande de trafic à la hausse, le transport de marchandises devrait croître d'environ 40 % d'ici à 2030 et d'un peu plus de 80 % d'ici à 2050 (année de base : 2005). La croissance du transport de voyageurs serait un peu moindre : 34 % en 2030 et 51 % en 2050.

vaincre la commission d'avoir séparé leurs activités.

- La séparation institutionnelle représente le moyen le plus simple et le plus transparent pour atteindre les objectifs fixés. La commission n'exclut néanmoins pas qu'une structure verticalement intégrée, en « holding », puisse aussi assurer l'indépendance requise, mais des « murailles de Chine » devront être élevées en leur sein afin de garantir une sépa-

ration juridique, financière et opérationnelle entre leurs activités de gestion du réseau ferroviaire et de transport.

- Les Etats membres pourront protéger les travailleurs en imposant aux nouveaux concessionnaires de les reprendre en cas de transfert des contrats de service public, ce qui va au-delà des exigences de la législation générale de l'UE sur les transferts d'entreprises.

comm/Hes

## COMMENTAIRE

### Succès pour les chemins de fer intégrés

Le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire mis en route fin janvier par la Commission européenne contient des éléments positifs et négatifs. Alors que le SEV prend connaissance avec grande satisfaction que l'engagement pour des chemins de fer intégrés a eu du succès, il se dit par contre très préoccupé des intentions affichées de libéraliser l'ensemble du trafic voyageurs. Ceci entraînerait des désavantages massifs pour le personnel des transports. Depuis des années, le SEV s'engage avec les syndicats partenaires des pays limitrophes et les compagnies de chemins de fer pour que

l'Union européenne continue d'autoriser les chemins de fer dits intégrés. Les CFF constituent le meilleur exemple de chemins de fer intégrés puisqu'ils englobent sous le même toit l'infrastructure, le trafic voyageurs et le trafic marchandises. Ils sont un modèle du genre dans le monde entier. « A Bruxelles, le combat contre la libéralisation a été long », fait remarquer Giorgio Tuti, président SEV. L'UE a décidé aujourd'hui qu'elle continuait de juger une séparation des domaines comme la solution adéquate mais qu'elle autorisait toujours les entreprises intégrées. Sa décision de

vouloir complètement libéraliser le trafic voyageurs jusqu'en 2019 est donc d'autant plus curieuse. « La concurrence au sein du rail ne favorise pas le transfert du trafic de la route au rail mais entraîne une perte de qualité des places de travail », résume Giorgio Tuti en prenant l'expérience du trafic marchandises. « Nous continuerons à nous engager dans la lutte contre la concurrence dans le trafic voyageurs, car ceci n'a simplement pas de sens sur le réseau suisse avec la densité de son trafic, l'horaire cadencé et les titres de transports unifiés. » Le SEV salue en principe la

revalorisation de l'Agence européenne des chemins de fer comme organe de certification. Mais il souligne toutefois que les normes techniques ne représentent que la moitié du travail. Les standards sociaux doivent aussi être fixés afin d'éviter le dumping dans les salaires et les conditions d'engagement. Et chaque standardisation ne vaut rien si elle n'est pas appliquée et contrôlée. La concurrence que l'UE apprécie tant comporte le risque que des économies sur les coûts deviennent la règle là où il n'y a pas de standards ou si ces derniers sont trop peu contrôlés.

SEV

Solidar Suisse – l'œuvre d'entraide des syndicats dont le SEV – veut enrayer la diffusion de la malaria au Mozambique

# La malaria, notre ennemie

**Au Mozambique, beaucoup d'enfants meurent de la malaria. Filomena João lutte contre la propagation de cette maladie.**

Pour lutter contre la malaria au Mozambique, Solidar ne se contente pas de distribuer des moustiquaires, elle forme aussi des comités anti-malaria. Filomena João fait partie de l'un d'eux. Elle transmet à toutes celles et ceux qui l'écoutent le message suivant: nous pouvons tenir tête à la malaria, nous ne sommes pas sans défense devant la maladie.

«La maladie nous tue, en particulier nos enfants. J'ai vu tant de gens souffrir de cette mala-

die. Je me suis toujours sentie si impuissante, si démunie, et désespérée. Mais maintenant, je peux agir. J'ai cinq enfants. Heureusement, ils sont tous en bonne santé. Je ne connais pas précisément mon âge. Je ne sais ni lire, ni écrire. Mais quand j'ai entendu que Solidar organisait des cours pour lutter contre la malaria, je n'ai pas hésité.

## Un rituel plein de sens

Dans notre village, 15 personnes pouvaient participer. Heureusement, j'en étais. Le cours était excellent, très utile. Pendant trois jours, nous avons tout appris sur la malaria: comment elle se transmet, comment on peut assécher les lieux de ponte des moustiques, quelles plantes on peut

utiliser pour éloigner les moustiques, quels sont les symptômes de la maladie. Presque tout était nouveau pour moi. Quand j'étais petite, je voyais souvent mes parents enfumer la maison; ils me disaient que c'était efficace contre la malaria. Devenue adulte, j'ai fait comme eux, mais je ne connaissais pas le sens effectif de ce rituel. Aujourd'hui, je sais que la fumée est censée chasser les moustiques, synonymes de fièvre ou même de mort pour tes enfants. Aujourd'hui, je comprends mieux certaines choses.

## Parler de la malaria au puits

Toutes les personnes qui ont participé au cours font désormais partie, dans notre district, de l'équipe de prévention contre la malaria. Nous allons d'un village à l'autre pour transmettre notre savoir. Mais je n'attends pas qu'une assemblée soit organisée pour prendre la parole. Je m'approche des gens et je leur parle. Le matin, par exemple, quand je vais chercher de l'eau au puits. Ou quand je vois les gens faire la queue devant le dispensaire. Je vais vers eux et je discute de la maladie. Je leur explique comment éviter qu'elle se répande. Je le fais parce que la malaria est notre ennemie. Solidar m'a donné un grand livre avec des images sur la



Filomena João mène un travail de sensibilisation, afin d'éviter que de nombreux enfants soient infectés par la malaria.

malaria. On voit, par exemple, ce que tu peux faire afin que les moustiques ne pondent pas à proximité de chez toi: assécher toutes les flaques d'eau et couper l'herbe à ras. Regarde, cette page est très importante. Elle montre comment utiliser la moustiquaire. Et cette illustration-là me permet d'expliquer les symptômes de la malaria: accès de fièvre, frissons, violents maux de tête. Quand ton enfant présente ces symptômes, tu dois immédiatement aller chez le médecin.»

## Millions de victimes

Toutes ces choses, et bien d'autres encore, Filomena João me les raconte avec un enthousiasme contagieux. Elle a déjà parlé avec des centaines, si ce n'est des milliers de per-

sonnes. Je suis sûr qu'elles ont aussitôt asséché les flaques d'eau autour de leurs maisons et fauché l'herbe. Au Mozambique, la malaria est encore l'une des premières causes de mortalité infantile. L'année dernière, on a dénombré près de quatre millions de cas – dont la moitié étaient des enfants de moins de cinq ans. Mais il y a quelques années, ce chiffre était de six millions. Un progrès qui est aussi dû à l'engagement inlassable de Filomena João.

Christian Engeli

Article paru dans le magazine *Solidarité* de Solidar Suisse, l'œuvre d'entraide des syndicats (dont le SEV) et du Parti socialiste suisse: [www.solidar.ch](http://www.solidar.ch)

## Prévenir la malaria

Solidar Suisse veut enrayer la diffusion de la malaria au Mozambique et faire diminuer le taux de mortalité dû à cette maladie. Notre organisation forme des comités anti-malaria, qui montrent à la population comment se protéger de la maladie. Un accent particulier est mis sur la distribution de moustiquaires et l'amélioration des soins.

[www.solidar.ch/mozambique.html](http://www.solidar.ch/mozambique.html)



**SOLIDAR**  
SUISSE

Œuvre suisse d'entraide ouvrière OSEO

Le 14 février c'est la St-Valentin, mais c'est aussi le V-Day

# Lutter contre la violence faite aux femmes

**V comme Valentin. Mais aussi V comme violence et viol. Le mouvement mondial V-Day a choisi la St-Valentin pour sensibiliser l'opinion publique contre la violence faite aux femmes.**

Ces dernières semaines, les médias ont abondamment évoqué les viols collectifs commis en Inde et les manifestations qui ont eu lieu notamment à New Delhi pour dénoncer ces actes criminels. La violence commise envers les femmes est une réalité planétaire. En Suisse, une femme sur cinq est victime de violence physique

et psychique commise par son propre mari ou ami.



A Genève, dans le cadre du lancement du Festival du film et forum international sur les droits humains (FIFDH), les organisateurs rappellent l'existence du mouvement mondial V-Day qui a choisi le 14 février pour sensibiliser l'opinion publique contre la

violence faite aux femmes. Sous le slogan «1 Billion Rising» (1 milliard en révolte), le mouvement V-Day cherche à inciter un milliard de femmes et d'hommes à combattre la violence faite aux femmes. Rappel: depuis 2004, en Suisse, la violence domestique est poursuivie d'office.

AC

## Votation fédérale du 3 mars sur l'initiative « contre les rémunérations abusives »

« Les gens qui ne travaillent que pour des salaires exorbitants ne sont pas les bonnes personnes pour notre économie! »

Roland Schwager, vice-président du comité SEV



Roland Schwager

# Le SEV dit « oui » contre les rémunérations abusives

L'initiative dite « Minder » lutte contre les salaires honteux et abusifs des managers. Elle prévoit un contrôle plus important de la part des actionnaires et interdit certains modes de rémunérations comme les parachutes dorés. Les opposants estiment que l'initiative limite trop les entreprises dans leurs actions et met en danger des places de travail. Mais le contre-projet laisse davantage la porte ouverte à l'abus.

Tous les politiciens semblent être tombés d'accord sur le fait que trop de managers ont touché des salaires ces dernières années qui n'avaient plus aucun rapport avec les prestations fournies, et même parfois malgré un manque évident de succès de l'entreprise. Plus personne n'opterait pour le statu quo juridique et l'autorégulation des entreprises, puisque cette méthode a clairement échoué. Afin d'améliorer la situation, l'entrepreneur et conseiller aux Etats schaffhousois Thomas Minder a remis son initiative en février 2008, « contre les rémunérations abusives ». Après de longues discussions, le Parlement a proposé un contre-projet indirect en mars 2012, qui opérerait des changements non pas dans la Constitution comme le fait l'initiative, mais dans la loi (Code des obligations). Ce contre-projet entretrait automatiquement en vigueur en cas de refus de l'initiative et si le référendum n'est pas saisi.

Certes, il y a des milieux qui trouvent que même le contre-projet va trop loin et qui pourraient lancer un référendum, mais qui n'aurait que très peu de chance de succès.

Economiesuisse, la fédération des entreprises suisses, qui

## Points importants de l'initiative

L'assemblée générale des actionnaires (AG) vote chaque année sur le montant global des indemnités de la direction.

L'AG vote chaque année sur le montant global des indemnités du conseil d'administration (CA) et du Conseil consultatif.

Les membres des organes (direction, conseil d'administration, conseil consultatif) ne reçoivent pas d'indemnités de départ (parachutes dorés) ou d'autres indemnités ni rémunération de bienvenue.

Les membres des organes ne reçoivent aucune prime pour la vente d'entreprises ou l'achat.

Les membres des organes ne reçoivent pas de mandat de conseil ou de travail supplémentaire d'une autre société du groupe.

L'AG élit chaque année le président du CA ainsi que les membres du CA et du comité de rémunération.

L'AG élit chaque année un représentant indépendant.

Les caisses de pension qui ont leur argent dans des actions d'entreprises cotées en bourse sont obligées d'utiliser leur droit de vote. Elles doivent voter dans l'intérêt de leurs assurés et rendre leur vote public.

Les représentations par des dépositaires ou organes de l'entreprise sont interdites. Les actionnaires peuvent utiliser le vote électronique.

Les infractions pourront être punies d'emprisonnement jusqu'à 3 ans et d'amendes allant jusqu'à 6 ans de rémunération.

L'initiative ne concerne que les sociétés cotées en bourse.

## Différences et similitudes du contre-projet

L'AG peut certes voter chaque année sur le montant global des indemnités de la direction, mais l'AG peut aussi écrire dans ses statuts que ce vote n'a qu'un effet consultatif.

Même règlement que dans l'initiative.

L'AG peut exceptionnellement, avec la majorité qualifiée (deux tiers) en octroyer, si cela est dans l'intérêt de la société.

Pas d'interdiction de telles primes, mais l'AG doit voter là-dessus.

Pas de telle interdiction.

L'AG peut, dans ses statuts, établir que la durée de mandat du CA va jusqu'à 3 ans maximum, et dans le cas de sociétés non cotées en bourse, jusqu'à 6 ans. L'AG peut aussi mettre dans ses statuts que le CA désigne lui-même sa présidence. L'élection du comité de rémunération ne fait l'objet d'aucune directive dans le contre-projet.

Les institutions de prévoyance exercent leur droit de vote d'actionnaires **dans la mesure du possible**. Elles doivent rendre leur vote public.

Comme dans l'initiative – mais le vote électronique est volontaire (peut être prévu dans les statuts par l'AG).

Aucune disposition (pour les opposants à l'initiative, les dispositions pénales actuelles suffisent, par exemple pour gestion déloyale).

La plupart des directives ne sont applicables qu'aux sociétés suisses cotées en bourse, par exemple, celle sur les indemnités.

Montage: Stefan Späcker, AZ Medien



Les salaires de ces cadres ont particulièrement fait du bruit en Suisse : en mars 2001, Mario Corti reçoit 12,5 millions de francs d'avance lors de son passage de Nestlé à Swissair ; après la faillite de Swissair en septembre, il se déclare prêt à rembourser s'il retrouve un poste équivalent dans les 5 ans, ce qui n'est pas arrivé. Swissair devait par exemple 0,5 million à l'entreprise de Minder, Trybol AG. En février 2002, les managers d'ABB, Percy Barnevik et Goran Lindahl ont encaissé des indemnités de départ à hauteur de 148 et 85 millions. En 2006, Daniel Vasella a gagné en tant que CEO et président du Conseil d'administration de Novartis 44 millions (actions incluses), et le président du CA d'UBS, Marcel Ospel, a gagné 26,6 millions (UBS a ensuite subi une perte de 21 milliards en 2008). En 2009, le CEO du Credit Suisse, Brady Dougan, a reçu plus de 19 millions de salaire annuel ainsi que 70,9 millions d'un programme de bonus sur 5 ans.

lutte contre l'initiative avec près de 8 millions de francs, a indiqué renoncer au référendum en octobre dernier. « Avec le contre-projet, on a trouvé un moyen efficace qu'Economiesuisse soutient. On tiendra parole et on ne lancera pas de référendum après le 3 mars. Nous n'en soutiendrons pas non plus », a expliqué la fédération à *contact.sev*. Mais les défenseurs de l'initiative restent prudents, car Economiesuisse « a tout fait pour diluer ou retarder le contre-projet », comme l'écrit le conseiller national Jean Christophe Schwaab (PS/VD) sur son site internet.

#### Opposants et initiants

Economiesuisse critique l'initiative surtout car elle « met les entreprises sous tutelle et affaiblit la place économique suisse ». Le Conseil fédéral critique la surréglementation de l'initiative. Le Conseil des Etats l'avait également rejetée. Le Conseil national a renoncé à une recommandation de vote,

Suite en page 12

## POURQUOI LE SEV DIT OUI

**Le comité SEV a décidé en décembre, à l'unanimité, de dire « oui » à l'Initiative contre les rémunérations abusives.**

Deux membres du comité expliquent pourquoi ils ne veulent pas suivre la consigne de voter blanc prônée par l'USS :

« Cela demande un peu de courage et prouve que notre syndicat fonctionne de façon démocratique », dit **Gilbert D'Alessandro, président central VPT**. « Si en Suisse on pouvait obtenir quelque chose en votant blanc, alors je ferais de même. Mais on ne dit jamais combien de gens ont voté blanc. Alors, il faut parfois se décider entre la peste et le choléra – dans ce cas pour l'Initiative, car elle est moins mauvaise que le contre-projet. Mais il faudra aussi obtenir le oui à l'initiative pour les salaires minimums et à l'Initiative 1:12 ! »

#### Retrouver un équilibre entre le travail et le capital

**Roland Schwager, président central VPV**, était lui aussi un peu embarrassé avec la consigne de l'USS : « Nos membres ne vont pas comprendre cette attitude. Le message qu'ils y verront est que nous ne voulons pas prendre position. » En recommandant le oui, on donne un signal clair à une question éthique importante. « Même si je ne suis pas du tout un combattant de la lutte des classes, je trouve qu'il faut que le travail soit reconsidéré par rapport au grand capital. En fait, seul un travail lié à un effort crée vraiment de la valeur. Pour cette raison, les salaires qui n'ont rien à voir avec une réelle prestation sont tout bonnement inadéquats », trouve Roland Schwager. « Et les gens qui ne travaillent que pour des salaires exorbitants ne sont pas les bonnes personnes pour notre économie ! » Il est difficile de juger si le texte de l'initiative est vraiment du bricolage qui va avoir des répercussions négatives sur l'économie, mais il pourra toujours encore être remanié par le Parlement. « Mais je ne crois pas qu'il soit une menace pour les entreprises ! »

Fi

## Le comité USS recommande de voter blanc

**Après un long débat, la majorité des membres du comité de l'USS a décidé de recommander le vote blanc sur l'initiative populaire « contre les rémunérations abusives », dite « initiative Minder ».**

Tant l'initiative que son contre-projet indirect, qui entrerait en vigueur dans le cas où l'initiative serait rejetée dans les urnes, sont des instruments qui ne sont pas en mesure d'empêcher que la fourchette des salaires ne s'ouvre toujours plus. Au contraire, ils sont un danger pour les emplois. Pendant la dernière décennie, non seulement les rémunérations et les bonus des cadres supérieurs ont explosé, mais les dividendes versés aux actionnaires ont aussi considérablement augmenté. Et il est peu resté pour la plupart des travailleurs et travailleuses, ce sont les top-managers, mais aussi les actionnaires qui en ont profité. Or, le développement des droits des actionnaires demandé par l'initiative Minder renforcerait la position de ces derniers. L'initiative augmenterait aussi le risque de voir des hedge funds ou d'autres actionnaires agressifs prendre le pouvoir dans une entreprise. En effet, en raison de l'interdiction du droit de vote d'organes et d'actions en dépôt ainsi que de l'élection annuelle du conseil d'administration demandées, entre autres, par elle, ils pourraient à l'avenir s'imposer plus facilement qu'aujourd'hui dans les assemblées générales. Comme on l'a vu par le passé, le démantèlement d'entreprises et, par conséquent, la suppression d'emplois pourrait en être la conséquence. Pour vraiment empêcher que la fourchette des salaires ne s'ouvre toujours plus, il faut des bons salaires minimums, comme le propose l'USS dans son initiative sur les salaires minimums. Avec elle, une part plus importante de la masse salariale profiterait aux salarié(e)s ordinaires. L'USS soutient aussi l'initiative populaire 1:12.

USS

## Suite de la page 11

surtout en raison du fait que beaucoup de membres ont été déçus que l'imposition des bonus ait été retirée du contre-projet.

Dominique Biedermann de la Fondation Ethos préfère le contre-projet car

il trouve le contrôle des managers au moyen du règlement de rémunération plus ciblé et plus flexible. Par contre, il n'est pas opposé à l'obligation de vote des caisses de

pension ou à l'élection annuelle des conseil d'administration.

Le comité pour l'initiative a donné les arguments suivants :

- Des salaires exagérés entraînent une mauvaise redistribution de la richesse vers le haut au détriment de la majorité, ce qui est socialement injuste et entrave la croissance économique ;

- L'initiative lutte mieux contre les abus que le contre-projet, qui prévoit trop de lacunes ;

- Un simple changement de loi serait vite « dilué » ;

- Ce qui est meilleur dans le contre-projet peut également être inclus dans la loi en cas de oui.

L'initiative est soutenue par de nombreuses sections UDC. La gauche est partagée, tout comme la droite. Par exemple, le conseiller national PS zurichois Daniel Jositsch lutte avec le syndicat Travail.Suisse pour le contre-projet. Et l'Union syndicale suisse recommande de voter blanc, tandis que le SEV recommande le « oui » (voir encadré en page 11), comme le fait également Unia.



G. D'Alessandro votera OUI à l'initiative Minder.

## Arguments pour et contre l'initiative

### Les opposants disent...

Le renforcement du rôle des actionnaires (entre autres par l'élection annuelle du conseil d'administration) rend la possibilité de faire des gains personnels sur le dos de l'entreprise plus facile.

L'initiative n'amène qu'un changement d'ordre général dans la constitution. Le Parlement devra ensuite encore voter les lois à ce propos et cela pourrait encore durer des années jusqu'à ce qu'on puisse appliquer l'initiative.

Le contre-projet est préférable à l'initiative car il agirait de suite.

L'initiative prévoit des normes pénales spéciales qui seraient sans égal à l'échelle internationale. Il n'existe aucune réglementation comparable en Europe.

L'initiative limite trop la liberté d'action de l'entrepreneur.

L'initiative nuit à l'ensemble de l'économie suisse : elle met des centaines de milliers d'emplois en danger.

L'initiative entraînera une bureaucratie coûteuse et insensée pour les caisses de pension. Et cet argent manquera ensuite à nos rentes.

Des dispositions pénales contre les salaires des managers trop élevés sont inutiles, car il y a déjà dans la législation la mention d'infraction pour « gestion déloyale ».

### Les initiants répondent...

L'élection annuelle du conseil d'administration ainsi que l'interdiction de se faire représenter par un dépositaire ou un organe de l'entreprise (ce que prévoit également le contre-projet indirect) augmenterait effectivement le risque de voir des hedge funds ou d'autres actionnaires agressifs prendre le pouvoir dans une entreprise, mais il ne faut pas surestimer l'augmentation de ce risque.

Non, l'initiative serait appliquée dans l'année puisqu'elle oblige le Conseil fédéral, en cas d'acceptation par le peuple et les Etats, à édicter des dispositions d'exécution d'ici le 3 mars 2014 au plus tard, dispositions qui seraient provisoires en attendant que les changements de lois entrent en vigueur. Deuxièmement, l'élaboration de ces lois ne durerait pas aussi longtemps qu'habituellement, puisque le Parlement les a déjà formulées et adoptées dans son contre-projet indirect. Seuls certains changements et compléments seront nécessaires.

Si l'initiative est refusée, le contre-projet n'entrerait pas en vigueur de suite, puisqu'il y aurait un délai de référendum de 100 jours à respecter et qu'il pourrait donc y avoir un vote. Et même si ce contre-projet pouvait entrer en vigueur en 2014 ou 2015, il laisse encore un délai de deux ans aux entreprises pour le mettre en application.

Faux ! Aux Pays-Bas, en Norvège et en Suède, les actionnaires votent de manière contraignante sur le futur système de rémunération. La Grande-Bretagne en étudie la possibilité et l'UE veut introduire le Best Practice pour l'ensemble de ses Etats membres et limiter les bonus. Le droit des actionnaires allemand donne la possibilité de limiter les rémunérations et de réduire les salaires malgré les contrats existants.

Il n'en est pas question, sauf si on estime que protéger l'économie et les entreprises des demandes exagérées de certains managers est une limite à la liberté d'action.

Au contraire, l'initiative renforce la place économique suisse, car elle lutte contre les indemnités excessives dans les sociétés cotées en bourse, pour protéger les entreprises et l'économie nationale. Le scandale de l'UBS montre bien les conséquences de telles rémunérations excessives : insolvabilité, amendes astronomiques et suppressions de postes massives. Les petits et grands investisseurs, comme l'AVS et les caisses de pension, subissent ensuite de grosses pertes financières en raison des cours d'actions à la baisse et des manques de dividende.

C'est faux ! Premièrement, les caisses de pension ne doivent pas forcément prendre part aux assemblées générales physiquement, elles peuvent en effet faire part de leur directives par courrier au représentant du bureau de vote. Ou voter électroniquement, ce que l'initiative rend possible pour tous les actionnaires. Deuxièmement, les caisses de pension ont tout intérêt à voter s'il y a des points à l'ordre du jour concernant les rémunérations afin d'empêcher l'enrichissement du manager au détriment des actionnaires.

La pratique montre bien qu'un manager qui s'octroie de trop hauts bénéfices n'est pas poursuivi pénalement car il est très difficile pour le procureur de définir ce qui est abusif. C'est pourquoi il faut des dispositions pénales explicites contre ces rémunérations abusives, y compris les indemnités de départ et les indemnités anticipées, qui ne sont pas citées par le contre-projet, laissant là la porte ouverte aux abus. Des peines pénales sont nécessaires, car ce sont les seules qui font vraiment peur. Un remboursement de ce qui a été perçu en trop ne suffit de loin pas.

## Sous-fédération VPT

- Jeu**di 28 février ■ **Journée branche bus Olten** Veuillez vous inscrire au plus tôt auprès de votre président de section.  
*Comité central VPT*
- Jeu**di 7 mars ■ **Journée branche chemin de fer Olten** Veuillez vous inscrire au plus tôt auprès de votre président de section.  
*Comité central VPT*
- Mardi** 19 mars ■ **Journée branche Région Jungfrau tourisme** Veuillez vous inscrire au plus tôt auprès de votre président de section. Détails voir annonce ci-contre.  
*Comité central VPT*
- Mercredi** 20 mars ■ **Journée branche Olten retraités** Veuillez vous inscrire au plus tôt auprès de votre président de section.  
*Comité central VPT*

## Sections

- Mardi** 26 février 19 h ■ **VPT tl Lausanne** Maison du Peuple  
Assemblée générale statutaire  
RÉSERVEZ cette date et venez nombreux ! Les absents auront tort !  
*Le comité*
- Jeu**di 28 février 16 h à 20 h ■ **Cave GESTL Cave Gestl**  
Nous vous attendons nombreux lors de notre prochaine ouverture de la cave. Vous pourrez partager le verre de l'amitié, tout en passant un moment chaleureux. Les divers fins palais trouveront, dans notre cave achalandée d'une grande diversité de vins, satisfaction pour leur cave personnelle.  
*Votre comité GESTL*
- Dimanche** 5 mars ■ **LPV Brigue Glis** Restaurant Malteserkreuz  
Assemblée générale  
Tous les collègues actifs et retraités sont cordialement invités à participer à cette assemblée générale. L'ordre du jour sera affiché dans les locaux de service. Nous comptons sur une nombreuse participation.  
*Le comité*
- Lundi** 18 mars 16 h ■ **Assemblée générale VPT Services ferroviaires Berne** Steinerstrasse 35 Secrétaire central SEV  
L'invitation et l'ordre du jour ont été envoyés par la poste. Tous les membres sont cordialement invités. L'assemblée sera suivie d'un petit apéro. Inscription jusqu'au 9 mars auprès d'Ely Wüthrich à info@ely.ch ou au 079 287 50 50.

## Pensionnés

- Mercredi** 27 février 14 h ■ **PV Vaud Lausanne** Buffet de la Gare Salle des Cantons  
Assemblée générale des membres  
Nous vous invitons à venir nombreux à notre assemblée générale des membres le mercredi 27 février. A part l'ordre du jour statutaire, nous honorerons les membres ayant souhaité se retirer du comité après un long engagement.  
**Olivier Barraud**, secrétaire syndical, nous informera sur quelques sujets touchant les retraites et l'économie en Suisse dans les mois à venir. Pour des interventions et remarques complexes, faire parvenir votre demande jusqu'au mercredi 20 février si possible par carte postale adressée à Jean-Pierre Genevay, En Fouet 8, 1436 Chamblon, ou par courriel : jean-pierre@genevay.net ou prendre contact avec le président de la section au 024 445 20 27.  
*Jean-Pierre Genevay  
Président PV Vaud*

## Loisirs

- Vendredi** 8 mars 20 h ■ **Assemblée annuelle du Chalet de l'Entraide Montbarry-Le Pâquier** Chalet de l'Entraide  
A l'issue de l'assemblée, nous aurons le plaisir de vous servir une collation. Les délégués empêchés voudront bien se faire remplacer. Merci. Tou(te)s les collègues intéressé(e)s au Chalet sont cordialement invité(e)s à participer à cette assemblée. Si vous avez besoin d'un transport ou voulez annoncer une excuse: appelez le 026 912 56 91 ou écrivez à raymond.remy@websud.ch. Au plaisir de vous rencontrer nombreux.  
*Au nom du comité: Raymond Rémy, président*

## Commission féminine

- 7/8 mars ■ **Activités EqualPayDay et Journée internationale de la femme** Toutes les femmes intéressées sont les bienvenues

### Décès

- José Carvalho**, employé aux manœuvres retraité, Marinha dos Ondas (Portugal); décédé le 13 janvier dans sa 62<sup>e</sup> année. PV Vaud.
- Liliane Dupont**, veuve de Jean, Chexbres; décédée le 19 janvier dans sa 93<sup>e</sup> année. PV Vaud.
- Alois Durussel**, chef de gare retraité, Blonay; décédé le 5 février dans sa 95<sup>e</sup> année. VPT MOB.
- Rosemarie Giroud**, Martigny; décédée le 5 février dans sa 67<sup>e</sup> année. VPT La Plaine-du-Rhône.
- Lydia Gyger**, veuve de Georges, Lausanne; décédée le 30 janvier dans sa 86<sup>e</sup> année. PV Vaud.
- Gottfried Hinni**, Kerzers; décédé le 28 décembre. PV Fribourg.
- Yvette Jatton**, veuve de Jean-Daniel, Vevey; décédée le 26 janvier dans sa 85<sup>e</sup> année. PV Vaud.
- Fredy Leuenberger**, spécialiste retraité, Lussy-sur-Morges; décédé le 25 janvier dans sa 88<sup>e</sup> année. PV Vaud.
- Hélène Pahud**, veuve d'Henri, Yverdon-les-Bains; décédé le 22 janvier dans sa 103<sup>e</sup> année. PV Vaud.
- Michel Pierrehumbert**, suppléant du chef de gare retraité, Yverdon-les-Bains; décédé le 1<sup>er</sup> février dans sa 76<sup>e</sup> année. PV Vaud.
- Gabriel Rey**, suppléant de l'inspecteur de gare retraité, Chavannes-de-Bogis; décédé le 13 janvier dans sa 93<sup>e</sup> année. PV Genève.
- Maria Sauser**, veuve d'Olivier, Boniswil; décédée le 18 janvier dans sa 88<sup>e</sup> année. PV Biel/Bienne.
- Marcel Vidmer**, contremaître retraité, Yverdon-les-Bains; décédé le 14 janvier dans sa 86<sup>e</sup> année. PV Vaud.



**Journée de la branche touristique: mardi 19 mars 2013**

### Thème principal: « Marche à suivre pour la CCT des remontées mécaniques »

Le Syndicat du personnel des transports SEV invite les membres intéressés à participer à la Journée des collaborateurs des transports touristiques de montagne.

Rendez-vous à 10h30 à Wengen, station inférieure des remontées mécaniques.

Lieu: Hôtel Berghaus Männlichen

Déroulement: 11 h: séance puis repas de midi

14 h: présentation du projet de nouvelles télécabines

15 h 30: fin de la partie officielle.

La journée est centrée sur les négociations en cours concernant la convention collective des remontées mécaniques bernoises. Nous souhaitons en outre parler des réglementations sur les exceptions dans la OLDT et répondre aux requêtes et questions des participants. Le SEV-VPT prend en charge les coûts de la journée. Les inscriptions sont à annoncer d'ici au jeudi 28 février 2013 au plus tard à Christina Jäggi: 031 357 57 32 ou christina.jaeggi@sev-online.ch. Nous nous réjouissons de votre participation!

Hans Bieri, secr. syndical, Berne, et Peter Peyer, secr. syndical, Coire.

## ■ Séance du comité central ZPV

# Pétitions: réfléchir à la suite

**La dernière séance du CC ZPV 2012 a eu lieu le 13 décembre.**

Andreas Menet a informé fièrement l'assemblée que le 2000<sup>e</sup> membre ZPV a été trouvé. Le nouveau membre ainsi que celui qui l'a recruté reçoivent chacun un bon pour une nuitée pour deux personnes à l'hôtel Brenscino. Voir encadré ci-contre. Pascal Fiscalini a énuméré les requêtes faites à l'encontre de

l'assemblée des délégués. Ces requêtes seront transmises aux responsables au SEV et à la CoPe. L'année prochaine, une séance aura lieu à propos de leur état d'avancement.

### Réponses pas satisfaisantes

Les réponses des CFF à propos des pétitions sont peu satisfaisantes. On réfléchit à d'autres actions. Andreas Menet a demandé à chacun de signer la pétition SMZ de la section Léman par solidarité. Sabrina Tessmer, représentante des

jeunes et coordinatrice du recrutement ZPV, a informé l'assemblée que le calendrier des manifestations 2013 a été envoyé. Elle a remercié en particulier les organisateurs de l'assemblée régionale RhB, qui lui ont permis de s'exprimer sur ses tâches.

Les nouvelles réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR) sont disponibles dès à présent sur le site ZPV, ainsi que le calendrier des cours 2013.

ZPV

## ■ Fusion VPV-SBV

# A la recherche d'un membre du comité

**En juillet 2012, les membres VPV et SBV ont approuvé la fusion des deux sous-fédérations pour le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Il reste encore quelques étapes.**

Le nom de la nouvelle sous-fédération sera connu le 22 mai lors de l'assemblée des délégués. L'organisation et ses structures, c'est une chose. Mais les individus qui la feront

vivre et fonctionner, c'est aussi essentiel. Sans eux, elle ne pourra pas répondre aux attentes des membres.

Le groupe de travail de fusion est en train de chercher et trouver du monde pour occuper les diverses fonctions. Il lance donc un appel à tous les membres pour qu'ils réfléchissent à un éventuel engagement, que ce soit dans un comité de section ou comme représentant d'une branche (Voyageurs, Infra, Cargo, Services centraux/

Immobilier, police des transports ou cadres). Il n'y a pas un gros salaire à la clé, mais un petit dédommagement. Et la fonction est surtout enrichissante au niveau de l'expérience et intéressante. C'est aussi important!

Intéressé? Tu peux prendre contact avec Elisabeth Jacchini, SBV (079 559 98 93 ou elisabeth.jacchini@sbv-online.ch) ou avec Roland Schwager, VPV (079 661 73 85 ou roland.schwager@vpv-online.ch).

## ■ VPT Chemins de fer du Jura – Mont-Soleil

# Les jubilaires de la section CJ



Les jubilaires de la section ont été honorés lors de la dernière assemblée générale, fin novembre 2012. De gauche à droite, à l'arrière: Alain Gigon, président de la section, Robert Chapuis (50 ans), Laurent Droz (25 ans), Daniel Riesen (25 ans), Hubert Flückiger (40 ans). Devant: Paul Cossavella (50 ans), Otto Tanner (50 ans), Walter Callegaro (50 ans), Pierre Bernard (50 ans). Manquant sur la photo: Jean-Jacques Germiquet (40 ans), Joël Kiener (50 ans), Marc Rey (60 ans).

## Branka est la 2000<sup>e</sup> membre ZPV



De gauche à droite: René Furrer, caissier de la ZPV Bâle; Carmine Cucinello, président ZPV Bâle; Branka Vukicevic, Sabrina Tessmer, Janine Truttmann.



Martin Michel, le recruteur.

Fin janvier, le recruteur ainsi que la 2000<sup>e</sup> membre ont été félicités lors d'une remise des prix qui s'est déroulée dans les locaux du personnel des trains à la gare de Bâle. Martin Michel n'a pas eu de peine à recruter Branka Vukicevic, puisqu'il s'agit de son « apprentie », qui a vite vu les avantages d'être syndiquée.

pan/Hes

## ■ Commission centrale RPV et GPK

# Sia Lim était l'invitée de la RPV

**La commission centrale RPV et la commission de gestion se sont réunies à Buchs le 25 janvier dernier.**

L'adjointe à l'administrateur des finances SEV, Sia Lim, a vanté le travail de Heinz Schneider, le caissier central. La commission de gestion a contrôlé la caisse et l'inventaire du président central.

Daniel Purtschert cesse son activité à la GPK, il a donc été remercié de son engagement. La sous-fédération cherche quelqu'un pour le remplacer à partir de l'AD en mai. Les personnes intéressées sont priées de s'adresser à leur président de section ou directement au président central. La distribution des mandats pour le congrès a été faite. La RPV a deux mandats + dix mandats de section. Le caissier central a envoyé les bilans aux caissiers de section. Une brochure a été réalisée avec un condensé des travaux du groupe de travail mis en place lors de la conférence des présidents. Cette brochure a été distribuée aux présidents de sections. Au tra-

fic Voyageurs, le software SOPRE ne fonctionne pas comme il devrait. Les répartitions annuelles et mensuelles ne sont pas faites correctement. La nouvelle réglementation concernant les signaux à la préparation des trains a été acceptée par la CoPe. Il n'y a pas grand-chose de nouveau, sauf que le chef de team sur place décide si oui ou non le collaborateur peut/ose reprendre le travail. Ce qui est important à nos yeux, c'est que les cas liés aux signaux ne doivent pas être suivis de mesures disciplinaires. Chez Cargo, le changement d'horaire et la planification des jours fériés donnent à discuter. Le chef RCP Suisse Sigfried Flury a invité le président central Eggenberger et Danilo Tonina, séance lors de laquelle un premier feedback des régions a été transmis. La commission centrale a reconnu que l'intérêt de Cargo quant à nos demandes est très positif. Le temps montrera bien si cela a des effets. Il faut renforcer la collaboration entre l'entreprise et le syndicat. La distribution des rôles entre CoPe et SEV a été réglée.

RPV

## ■ Comité central LPV

## Accident de Neuhausen: la LPV a été très présente dans les médias

### La première séance de l'année du CC LPV s'est déroulée au restaurant Kolpinghaus à Olten.

Urs Mächler a présidé cette séance, qui était aussi la première comme « actif » de Marcel Maurer, nouveau secrétaire central.

La discussion a porté sur la composition du nouveau comité et la suppléance du président central. C'est Marjan Klatt qui a repris cette fonction, vu son ancienneté au sein du comité. Un séminaire du comité aura lieu en février aux Gri-

sons, sur deux jours. Le ressort BLS n'a toujours pas trouvé de responsable.

Aux RhB, une solution a été trouvée pour Rollos. Mais il y a d'autres choses en cours et le responsable, Patrick Cavelti, ne s'arrête jamais.

Ressort Cargo: la réponse des CFF quant à la fermeture de la ligne du Gothard du 5 juin 2012 n'est toujours pas satisfaisante. A ce propos, une rencontre est agendée avec Peter Klarer le 28 janvier. Urs Kieli-ger, responsable du ressort Cargo, ne chôme pas non plus. Les négociations BAR sont en

cours à P, mais elles avancent au ralenti.

En matière de recrutement SEV, il y a aussi de l'actualité: une séance a eu lieu à Berne. Il y aura d'autres actions de recrutement à l'avenir et de nouvelles idées ont été discutées. L'accident de Neuhausen a été un gros sujet de discussion en début d'année et a donné bien du travail au président Mächler. La LPV a bien pu faire entendre sa voix.

Enfin, durant la séance, il a également été question de l'AD de mai.

*Marcel Maurer, secrétaire central*

## Valais: élections cantonales

## Nouchi candidat

Frédéric Nouchi, membre de la section VPT tpg, est candidat suppléant socialiste au Grand Conseil valaisan du district de Martigny. Conducteur de bus, Frédéric Nouchi milite pour le développement des transports publics et les droits des sala-

riés. Sa candidature mérite d'être soutenue: « CITOYENNES ET CITOYENS DU DISTRICT DE MARTIGNY, VOTEZ NOUCHI ». Les élections cantonales valaisannes auront lieu le 3 mars prochain.

AC



## COURRIER DES LECTEURS

### Peuple suisse, réveille-toi !

Depuis que les constitutions fédérales de 1848 et 1872 sont entrées en vigueur, c'est la première fois que le peuple suisse est appelé à voter une initiative aussi décisive quant à son avenir existentiel !

Je veux parler de l'initiative Minder du 3 mars 2013, qui combat les salaires, les bonus, « golden hello » et autres parachutes dorés exorbitants, qui sont accordés sans la moindre vergogne à certains de nos « décideurs » et autres « top managers », ceci au détriment de la classe laborieuse, à laquelle on ne fait pas de cadeau. Bien évidemment, certaines forces de droite tentent, par tous les moyens, d'empêcher que les salariés des classes modestes et moyennes inférieures se libèrent enfin du joug de ces oligarques.

Peuple suisse, quand cesseras-tu de croire aux injonctions des « puissants » (aisés matériellement et dormant ad vitam aeternam sous un épais matelas d'argent, les libérant à tout jamais de tout souci financier jusqu'à leur dernier souffle) et autres « gens dits de bien » (qui te prédisent le plus noir des destins), quand seras-tu enfin capable de te forger ta propre opinion, quand penses-tu enfin d'abord à toi, en cultivant, en priorité absolue, tes passions, tes désirs et tes fantasmes ?

Petites gens de ce pays, pensez-vous que cette « élite » politico-économico-financière manifesterait de la compassion envers votre sort, au cas où vous sombreriez dans la précarité ? Maintenant, cela suffit, tapons du poing sur la table et acceptons pleinement l'initiative Minder (entre autre totalement soutenue par l'ancien procureur tessinois Paolo Bernasconi), car c'est tout simplement de notre

ultime planche de salut qu'il s'agit.

C'est bien simple, si cette initiative venait à être refusée, les petites gens ne pourront désormais plus jamais se plaindre de leur condition demeurée précaire, car ce sont eux qui l'auront finalement décidé.

A bon entendeur !

*Michel POUSAZ, Olon VD*

### Lettre ouverte au cheminot agresseur...

Résumé des faits : En date du 3 février 2013 sur le train 2511 entre Lausanne et Berne, deux agents de train du dépôt de Lausanne ont été pris à partie par un membre du personnel des CFF dont l'identité est connue de la hiérarchie de P-VM.

A « toi » cheminot agresseur ou devrais-je plutôt dire, à « vous » cheminot agresseur, car le tutoiement est utilisé entre des cheminots

reconnus comme tels et appréciés des autres, vous avez eu la délicatesse de prendre à partie deux agents de train exerçant leur métier difficile un dimanche très tôt le matin dans un train qui est réputé sensible et dans lequel, hormis les cheminots, circule une clientèle des plus glauques, vous vous êtes distingué en insultant copieusement ces deux collègues et en vous comportant comme un repris de justice.

Permettez-moi, Monsieur le cheminot agresseur, de vous donner quelques conseils de savoir-vivre : Je trouve votre attitude déplorable, lorsque l'on possède une carte permanente de voyage FVP et que l'on voyage seul ou accompagné d'autres personnes dans un train, on montre l'exemple, on se conforme aux directives du personnel des trains, on respecte les prescriptions de transport et si on ne les connaît pas, on essaye de se documenter... et si malgré

cela, un retour de fête ou de beuverie s'annonce difficile et qu'il se peut que l'on soit un brin énervé ou aviné, eh bien on se fait tout petit et on « la boucle »... mais en aucun cas on ne se conduit comme vous l'avez fait.

Vous avez peut-être une chance dans l'attitude scandaleuse que vous avez adoptée ce matin-là, c'est que je ne sois pas votre chef et que je ne sois pas responsable de vous sanctionner car pour moi, vous n'êtes pas digne de la confiance que les CFF vous accordent.

Pour terminer, j'espère que vous n'aurez pas l'audace de demander au SEV de vous venir en aide dans cette affaire.

Je ne vous salue pas, Monsieur le cheminot agresseur et j'espère que ces quelques lignes vous feront réfléchir...

*Gaïlle Claude  
Pdt ZPV Léman*

# Enthousiasme?

«Un conseil fiable, et en plus une compétence en questions fiscales.»

## Canton de Vaud

Daniel Huguenot  
M 079 295 25 08

Vincent di Blasi  
M 079 680 76 68

## Canton du Valais et Genève

Vincent di Blasi  
M 079 680 76 68

## Canton de Fribourg

Daniel Huguenot  
M 079 295 25 08

## Cantons du Jura, Berne, Jura Bernois et Neuchâtel

Pierre Bée  
M 079 603 72 25

Simon Ammann, Saut à ski

**Vous pouvez nous appeler afin de prendre un rendez-vous pour remplir votre déclaration d'impôt.**

Votre assureur suisse.

helvetia 

Offre spéciale pour les membres

## Maillots de sport SEV (tissu technique)

La course à pied a la cote: Les membres SEV sont toujours plus nombreux à participer à des courses à pied, voire des marathons. Le logo de nos maillots de course annonce la couleur !

Nous offrons aux sportifs du SEV un **maillot de course** (unisex, tissu technique, longues manches, 100% polyester) dans les tailles S, M, L, XL, XXL, XXXL.

Les maillots sont produits en **nombre limité** et seulement sur commande au prix de **CHF 40.- pièce**. Si le nombre des commandes est élevé, leur prix peut encore être réduit.

L'action court **jusqu'au 28 février 2013**. Les maillots seront ensuite livrés contre facture dans les **6-8 semaines**.

**Dernière occasion!**



**Talon de commande** (à envoyer au: SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6)

Veuillez m'envoyer le(s) maillot(s) de course suivant(s) contre facture au **prix max. de CHF 40.-/pièce**:

..... Taille S

..... Taille M

..... Taille L

..... Taille XL

..... Taille XXL

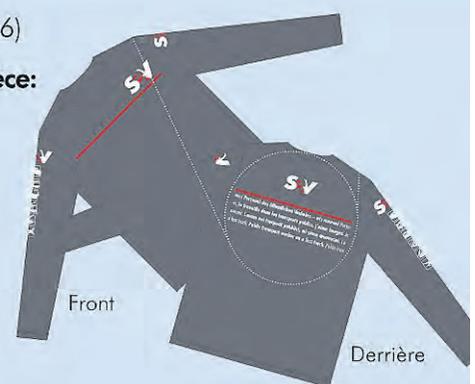
..... Taille XXXL

Prénom : .....

Nom : .....

Adresse : .....

NPA/ Lieu : .....



Angle droit

# Chômage : qu'est-ce qu'un vrai frontalier ?

Un cas traité par la protection juridique SEV.

## L'histoire commence par un licenciement...

**William (nom d'emprunt) n'est cependant pas opposé à cette sanction et il se rend à l'Office de l'emploi pour s'inscrire au chômage.**

Là où les choses se compliquent, c'est que notre homme, de nationalité suisse, habite en France voisine. La Caisse de chômage lui refuse donc ses prestations, considérant qu'il est frontalier. S'étant adressé au SEV, via l'assistance juridique, William se rend chez un avocat spécialisé dans ces questions.

## Il existe une jurisprudence

Opposition est faite à la décision de la Caisse chômage. Les arguments portent principalement sur le qualificatif de «vrai frontalier atypique». L'Accord sur la libre circulation des personnes de 1999 prévoit une coordination des systèmes de sécurité sociale. Une jurisprudence existe, selon laquelle les frontaliers au chômage qui ont des liens personnels et professionnels qui lui donnent de meilleures chances de retrouver un emploi peuvent être indemnisés dans le pays du dernier emploi si toutes les conditions légales sont remplies.

## Opposition rejetée

C'est le cas pour William, qui est né en Suisse, y a effectué sa scolarité, sa formation professionnelle et y a travaillé. Son épouse également. Ses chances de retrouver un emploi sont donc objectivement meilleures dans notre pays. Tous ces éléments n'ébranlent cependant pas la Caisse qui rejette l'opposition.

## Recours et succès !

Il faut donc faire appel au Tribunal cantonal, qui examine le parcours détaillé de la vie professionnelle de notre collègue. En outre, William peut démontrer ses attaches, familiales, associatives, culturelles, de vie

quotidienne et politique avec la Suisse. Seul le logement en France, relativement récent, vient troubler cette image. Mais le Tribunal met en évidence les

venir pour éviter des pénalités de ce côté-là, en prévoyant le remboursement rétroactif au moment du paiement par l'assurance en Suisse. Et finalement, la



chances objectivement meilleures pour William de retrouver un emploi dans notre pays. Il donne ainsi raison à William et à l'avocat du SEV.

## Autres tracasseries

Un dernier problème se pose cependant pour William : pour éviter qu'il ne se trouve sans ressources, un dossier a été déposé en France en vue d'une indemnisation par l'assurance chômage. Il faut donc inter-

Caisse suisse fait encore une dernière difficulté en prétextant l'absence d'un document du dossier pour retarder l'indemnisation. Mais là aussi l'avocat intervient et démontre que rien ne saurait être reproché à William quant à ses devoirs d'informer la Caisse et de lui remettre les documents demandés. Plein succès de l'assistance juridique du SEV dans ce dossier.

*L'équipe de la protection juridique*

## Pas encore abonné/e à *contact.sev* ?

■ Les membres du SEV reçoivent automatiquement *contact.sev* – l'abonnement est compris dans la cotisation.

Les lectrices et lecteurs qui ne sont pas membres SEV peuvent cependant également s'abonner à notre publication.

L'abonnement annuel coûte 40 francs.

### Ou plutôt d'abord un abonnement à l'essai ?

Recevez gratuitement six numéros de *contact.sev* afin de mieux connaître notre journal !

### Mais le plus simple : devenez membre SEV !



Je m'intéresse à devenir membre SEV, envoyez-moi s.v.p. les documents !

Je souhaite connaître un peu mieux votre journal et commande un abonnement à l'essai (6 numéros).

Je m'abonne à *contact.sev* au prix de 40 francs pour une année.

Prénom/Nom

Rue

NPA/Localité

Tél.

Courriel

Date et signature

Envoyez s.v.p. à : Secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, Case postale, 3000 Berne 6.

D'autres questions ? [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch) ou [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)



Helvetia, le nouveau partenaire SEV

# Comment vivent-ils le changement ?

**La reprise par Helvetia Assurances du portefeuille de SEV Assurances a été une surprise pour beaucoup de membres y compris les collaborateurs et conseillers régionaux de SEV Assurances.**

Le choix d'Helvetia est acquis, les raisons pour abandonner l'enseigne SEV connues, il s'agit à présent d'aller de l'avant pour servir nos membres. Comment les Romands vivent-ils ce changement ? Gérard Macheret, conseiller régional Helvetia-SEV, s'exprime.

**■ Comment as-tu ressenti ce changement et quelle a été ta réaction ?**

Chaque médaille possède toujours deux faces, dans ce

changement il y a du positif et du négatif, mais je pense sincèrement que le positif l'emporte largement sur le négatif. Ma réaction ? Difficile à dire. De la surprise et la curiosité de découvrir quelque chose de nouveau. Mon sentiment ? Sur le moment de la colère et de la frustration, car la disparition de SEV Assurances n'était pas facile à admettre. Je m'interrogeais comment l'information serait donnée à nos collègues.

**■ Pourtant, à l'avenir, tu continueras de servir les membres SEV dans le cadre d'Helvetia Assurances après 22 années de pratique avec SEV Assurances Coopérative, pourquoi ?**

J'ai accepté de poursuivre avec Helvetia, car les membres SEV sont privilégiés par rapport aux autres clients de Helvetia (par exemple la première

prime annuelle offerte sur certains produits). J'ai également décidé de franchir ce pas, car Helvetia peut offrir une palette complète de produits intéressants aux collègues, dont nous ne disposions pas auparavant.

**■ Tu n'as donc pas de doutes, les membres SEV seront bien servis grâce à Helvetia Assurances ?**

La proximité des conseillers régionaux reste assurée et nous ne sommes pas là pour placer de force des produits dont les collègues n'ont pas forcément besoin, mais au contraire, satisfaire au plus juste les besoins en produits « vie » et également « non vie ». Nous ne renonçons pas à notre philosophie première !

*Propos recueillis  
par Jean-François Milani*

[www.helvetia.ch/fr/sev](http://www.helvetia.ch/fr/sev)



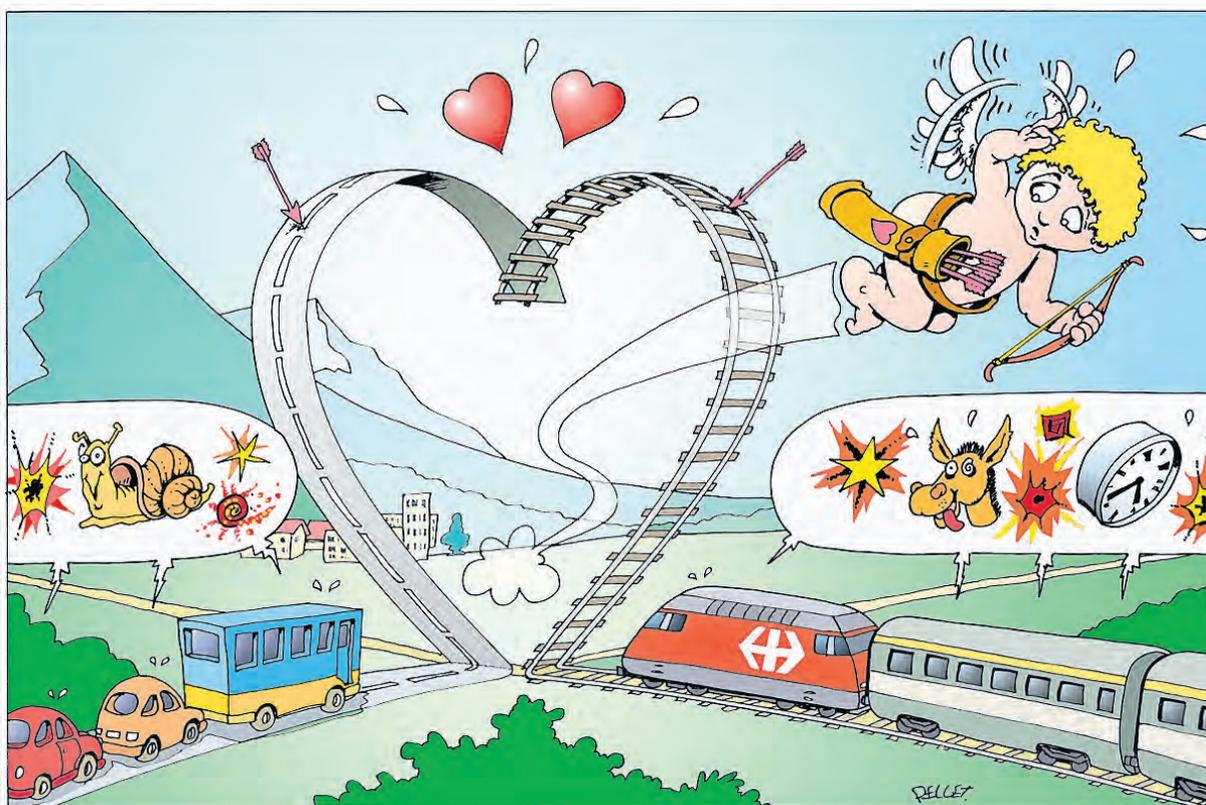
Gérard Macheret: chaque médaille possède toujours deux faces !

**N'hésitez pas à contacter Gérard Macheret**

Gérard Macheret, chemin du Martinet, 1272 Genolier

e-mail: [macheret@yahoo.fr](mailto:macheret@yahoo.fr) – mobile 079 379 78 17 (tél. ou SMS)

**PELLET PIOCHE: St-Valentin pour un drôle de couple... Elle c'est la route, lui c'est le rail. Ils se chamaillent souvent mais restent somme tout complémentaires.**



## EN VITESSE

### Loco écolo

Lundi 4 février, CFF Cargo a baptisé à Neuchâtel la onzième des 30 locomotives hybrides commandées. Elle permet une exploitation du trafic par wagons complets plus économique et plus écologique. Cette locomotive – la plus moderne du marché – sera exploitée aussi bien pour le service de ligne que pour les manœuvres. Cette nouvelle locomotive



hybride Eem 923, baptisée « Chaumont », circule à plus de 90 % à l'électricité et économise ainsi du CO<sub>2</sub>. Stadler livrera le reste des 30 véhicules commandés d'ici à la fin 2013. Le coût de la commande s'élève à 88 millions de francs.



Unterverband des Personals  
privater Transportunternehmen  
Sous-fédération du personnel  
des entreprises de transport privées  
Sottfederazione del personale  
delle aziende private di trasporto

## Grande campagne de recrutement 2013

4 à 5 adhésions: 50.–

6 à 8 adhésions 100.–

9 à 12 adhésions 300.–

13 à 16 adhésions 500.–

17 à 19 adhésions 700.–

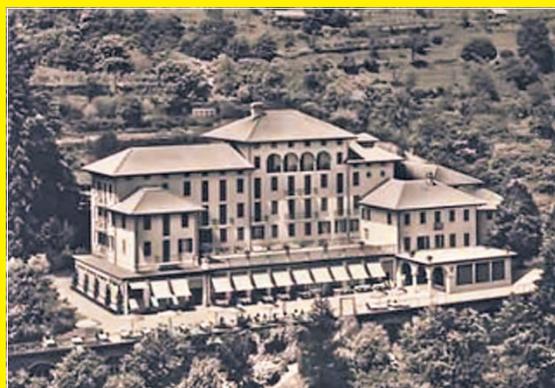
20 et plus adhésions 1000.–

(seules comptent les adhésions réalisées du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2013)

Les primes sont payées en chèques Reka.

Avez-vous des questions au sujet de la campagne de recrutement ?

Adressez-vous à : [info@vpt-online.ch](mailto:info@vpt-online.ch)



### 100 ANS DU BRENSCINO!

Pour 2013, également année du centenaire  
nous vous offrons aussi nos attrayants  
hits Brenscino « 7 pour 6 » et pour vous en tant que  
membre SEV **30% de rabais supplémentaire.**

Aux dates suivantes  
vous payez 7 nuits pour le prix de 6

16. 3.–23. 3. ouverture	19. 5.–26. 5.	11. 8. –18. 8.
24. 3.–31. 3.	26. 5.– 2. 6.	18. 8. –25. 8.
31. 3.– 7. 4.	2. 6.– 9. 6.	25. 8. – 1. 9.
7. 4.–14. 4.	9. 6.–16. 6.	1. 9. – 8. 9.
14. 4.–21. 4.	23. 6.–30. 6.	8. 9. –15. 9.
21. 4.–28. 4.	30. 6.– 7. 7.	15. 9. –22. 9.
28. 4.– 5. 5.	7. 7.–14. 7.	13. 10.–20. 10.

Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago



Tel. 091 786 81 11 • Fax 091 793 40 56  
[info@brenscino.ch](mailto:info@brenscino.ch) • [www.brenscino.ch](http://www.brenscino.ch)



## Un(e) agent(e) du mouvement ferroviaire

Au sein d'une compagnie entrepreneuriale, engagez-vous auprès de  
notre division de l'exploitation.

**Lieu de travail** Tramelan / Saignelégier (mobilité exigée)

**Taux d'activité** 100%

**Entrée en fonction** de suite ou à convenir

### Activités

- Gestion de la circulation des trains;
- Vente de titres de transports et de différentes offres commerciales et touristiques;
- Accomplir différentes tâches administratives.

### Profil requis

- Être titulaire d'un CFC d'agent(e) du mouvement ou d'opérateur/trice du trafic ferroviaire ou titre jugé équivalent;
- Être titulaire d'un CFC d'employé(e) de commerce en transports publics avec formation complémentaire d'opérateur/trice du trafic ou titre jugé équivalent;
- Être titulaire d'un CFC d'employé(e) de commerce orienté secteur transports;
- Expérience de quelques années dans une fonction similaire;
- Être âgé(e) entre 25 et 40 ans;
- Domicile souhaité: Tramelan ou environs;
- Être souple et prêt à travailler en horaires irréguliers, également le samedi et le dimanche;
- Bonnes connaissances des prescriptions suisses de circulation des trains ainsi que des tarifs qui régissent les titres de transports;
- Excellente expression de la langue française écrite et orale;
- Bonnes connaissances de la langue allemande souhaitées;
- Aisance dans les relations humaines;
- Aptitude à travailler en équipe mais également de manière indépendante;
- Capacité à collaborer en faisant preuve d'esprit d'équipe, de solidarité et de respect;
- Sens des responsabilités et de l'organisation confirmé;
- Prise de décisions et résistance au stress;
- Polyvalence et flexibilité;
- Mobilité et disponibilité;
- Respect du cadre de compétences et de la hiérarchie.

### Nous vous offrons

- Les conditions sociales d'une grande entreprise régionale;
- La possibilité de suivre une formation à l'interne de l'entreprise;
- Prestations sociales et rémunération selon les normes en vigueur dans la branche.

### Renseignements

M. Jean-Claude Kocher, chef de la division de l'exploitation  
([jean-claude.kocher@les-cj.ch](mailto:jean-claude.kocher@les-cj.ch), 032 482 64 60)

### Candidature

Vous pensez être la personne idéale ? Alors n'hésitez plus, adressez-nous votre dossier de candidature complet avec photo **d'ici au 1<sup>er</sup> mars 2013** à l'att. de Mme Francesca Paupe, cheffe du service des ressources humaines, rubrique «agent(e) du mouvement».



Chemins de fer du Jura  
Service RH  
Rue du Général-Voirol 1  
2710 Tavannes

**Le train rouge  
qui bouge!**

Chemins de fer du Jura  
[les-cj.ch](http://les-cj.ch)



Durant cette année de jubilé, les membres SEV bénéficient d'un gros rabais

# Brenscino célèbre son 100<sup>e</sup> anniversaire

**Depuis 1913, le SEV est propriétaire du Parkhotel Brenscino à Bris-sago. Pour marquer ce jubilé, les membres du SEV auront droit cette année à un rabais exceptionnel de 30 %.**

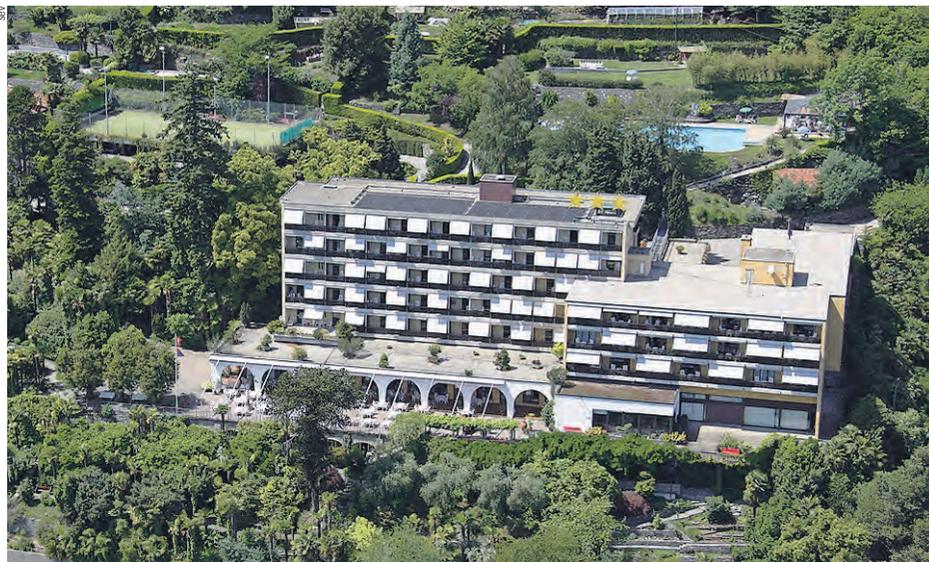
Au début du siècle passé, les vacances étaient encore un luxe pour les travailleurs. Les syndicats ont acheté des hôtels pour permettre à leurs membres d'y séjourner à des prix raisonnables. C'est ainsi qu'en 1913 la Fédération suisse des cheminots a acheté Brenscino, avant même la fondation du SEV qui a eu lieu en 1919. Aujourd'hui, Brenscino est le seul hôtel qui reste dans les mains du SEV.

Au fil des années, des agrandissements et des rénovations ont fait du Parkhotel Brenscino un magnifique trois étoiles de catégorie supérieure. Beaucoup de touristes en provenance de Suisse et d'Allemagne fréquentent régulièrement l'hôtel qui est idéalement situé au-dessus du lac Majeur. De

nombreux membres SEV sont toujours fidèles à Brenscino, mais ils ne constituent qu'une partie de la clientèle. Hélas, il faut le dire, à l'instar du secteur touristique suisse et plus particulièrement tessinois, le Parkhotel Brenscino a subi ces dernières années un net ralentissement.

L'équipe de l'hôtel Brenscino espère redresser la barre durant cette année du 100<sup>e</sup>. Elle attend avec impatience l'ouverture de la nouvelle saison qui aura lieu le 17 mars. Durant toute l'année, des animations sont prévues pour marquer ce jubilé.

pmo



Superbe site surplombant le lac Majeur : le Parkhotel Brenscino du SEV.

INFO

**Rabais spécial pour les membres SEV**

A l'occasion de ce jubilé, cela vaudra vraiment la peine pour les membres SEV de faire un séjour à Brenscino : ils pourront profiter d'un rabais spécial de **30 %** durant toute l'année 2013 offert par le syndicat.

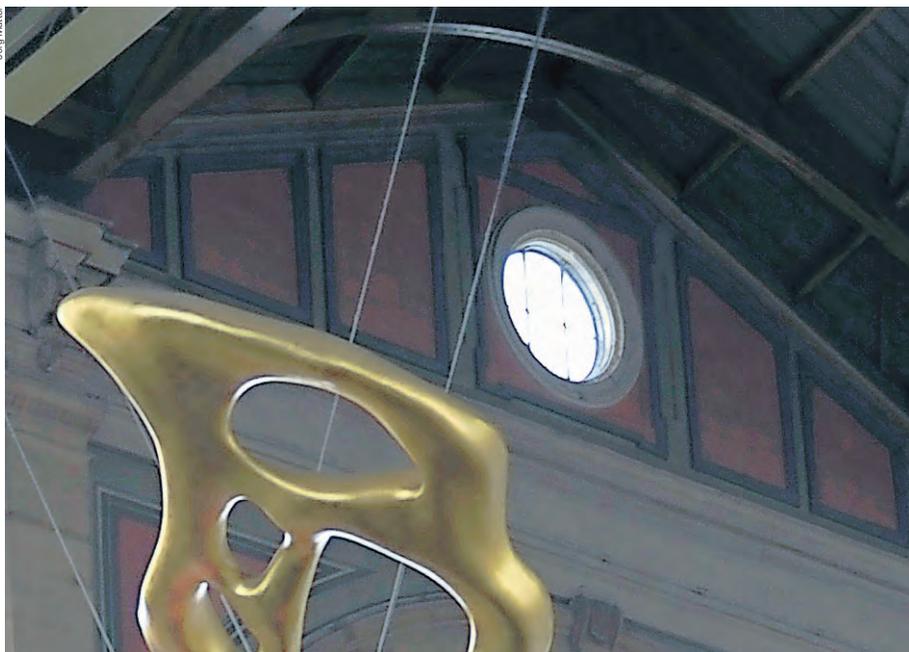


Toutes les chambres ont été rénovées et les balcons donnent sur le lac Majeur.



Le buffet gastronomique du jeudi soir est un moment fort de la semaine.

## Photomystère : « Qu'est-ce que c'est ? »



Jürgen Mitter

### Le concours de *contact.sev*

Les photos de notre concours représentent un lieu ou un objet en rapport avec les transports publics et leur environnement.

Le ou la gagnant(e) tiré(e) au sort parmi les réponses correctes recevra

**40 francs en chèques Reka.**

Solution du concours paru dans *contact.sev* n° 2 : le débarcadère de Flüelen sur le lac des Quatre-Cantons.

Le sort a désigné **Hanspeter Lehmann de la section LPV Emmental**, domicilié à Willadingen (BE), qui remporte les chèques Reka.

Conditions de participation :

### Par carte postale

Inscrivez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse sur une carte postale et retournez-la-nous à : SEV, Photomystère, case postale, 3000 Berne 6.

### Par e-mail

Envoyez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse par e-mail à : [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

### Sur Internet

Rendez-vous sur notre site [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch), cliquez sur l'encadré Photomystère qui se trouve à droite sous l'agenda et remplissez le formulaire.

Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses : mercredi 20 février 2013